Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 39 / 08. SEPTEMBER 2021

Formel 1: GP in Zandvoort

Heimsieg für Verstappen

TCR Europe am Nürburgring

Favorit Azcona: Titel im Visier

Superbike-WM Magny-Cours

Zwei Laufsiege für Razgatlioğlu

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 39



GTWC Endurance: Nürburgring

Lamborghini in der Eifel unschlagbar



MotoGP-Interview: Aleix Espargaró

„Podest in Silverstone war wie ein Traum“



DTM-Rennen in Spielberg

Zwei Siege für Ferrari-Pilot Liam Lawson

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



RED BULL

PREISSLER

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Private Teams und Hersteller feiern in Le Mans fröhliche Urstände, Glickenhaus war nur der Anfang. Mindestens drei weitere Programme sind in Planung.

Wir stehen fraglos vor einer hübschen Hochphase im globalen Langstreckensport, doch diese erfreuliche Einschätzung speist sich meist aus der schieren Anzahl der Hersteller, die die neuen Reglements-Angebote nutzen. Toyota, Peugeot und Ferrari bauen Hypercars nach FIA-/ACO-Reglement. Acura, Audi, BMW, Cadillac und Porsche sind als Teilnehmer in der amerikanischen LMDh-Klasse nach IMSA-Reglement gesetzt. Und der Zutritt von Lamborghini als neunte Marke ist hochwahrscheinlich. Wie im Kegelsport gilt: Mehr als neun kann man mit einem Wurf eh nicht abräumen.

Doch der Motorsport kennt diese Regel: Die Hersteller kommen, und sie gehen, wann sie wollen. Heute scheint der neue Stamm dank neun Herstellern dick und kräftig, das kann in drei Jahren schon wieder anders aussehen. Umso wichtiger ist ein Seitenaspekt der neuen Langstrecken-Hochphase, nämlich dass private Konstrukteure ihren Blick wieder nach Le Mans richten. Jim Glickenhaus machte mit seinem 007 LMH-Prototypen den Anfang. Die Vorstellung des kleinen Teams vor zwei Wochen beim 24h-Rennen in Le Mans war nicht nur beindruckend, sondern dürfte auch Inspiration für Nachahmer sein.

Im Verborgenen sind bereits erste Aktivitäten zu erkennen. Sportwagen-Veteran Sam Li will sein altes Veloqx-Team reaktivieren und ein Hypercar nach FIA-Reglement unter dem „Fangio"-Label aufbauen, wie er kurz nach dem 24h-Klassiker bekannt gab. Das Veloqx Fangio-Hypercar soll durch die Verwendung unterschiedlicher Biokraftstoffe und E-Fuels die Entwicklung der synthetischen Kraftstoffe beflügeln – ein interessanter und zeitgemäßer Ansatz. Das Problem: Der Le-Mans-Veranstalter ACO hat sich mit Total gerade auf eine neue Sorte von Biokraftstoffen für die Saison 2022 verständigt, und Total ist Alleinausrüster der Sportwagen-WM. Folglich müsste das Reglement für den Ansatz des Veloqx-Teams erst geöffnet werden.

In Italien arbeitet der ehemalige Ferrari-Verbündete Cristiano Michelotto ebenfalls an einem privaten Hypercar-Programm, um die alte italienische Rennmarke Stanguellini zu reaktivieren. Aus Spanien hört man ähnliche Gerüchte, denn hier wird gerade die historische Marke Hispano Suiza neu belebt, auch auf der Straße. Dazu hält sich hartnäckig das Gerücht, dass reiche Investoren die Marke Koenigsegg nach Le Mans bringen wollen.

Le Mans – das sind nicht nur die Hersteller. Aus historischer Perspektive gibt es eine lange Tradition kleiner Konstrukteure und Chassishersteller, die in Le Mans David gegen Goliath gespielt haben. Rondeau, Courage, Pescarolo, Lola oder Welter sind Namen, die älteren Rennsportfans noch geläufig sind. Die vergleichsweise günstigen Kosten für die neue Topklasse spülen nicht nur Hersteller nach Le Mans, sondern sorgen auch für ein beachtliches Comeback der unabhängigen Konstrukteure.



Marcus Schurig
Redakteur



SHOTBYBAVO

40 Motocross-WM: In der Türkei wurde der erste Double-Header der Saison gestartet



MSa-Paddock

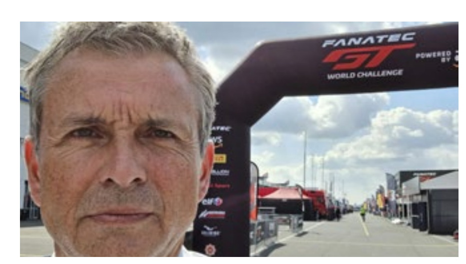




INTENSIVE LESER-BLATT-BINDUNG
Bei der Ennstal Klassik stellte Porsche-Sportchef Enzinger (oben rechts) Redakteur Schurig Roland und Gerti Kocher aus Weißkirchen vor. Kocher ist seit 30 Jahren MSa-Abonnent – das ist wohl ein Bild wert!



STEILE KURVE
F1-Reporter Michael Schmidt musste sich die neuen Steilkurven von Zandvoort natürlich direkt mal aus der Nähe anschauen. Sein Fazit: Steiler als in Indianapolis!



ALLES FANATISCH AM NÜRBURGRING
Der Endurance Cup fuhr zum letzten Mal auf dem Nürburgring, 2022 wechselt man nach Hockenheim. Marcus Schurig recherchierte die Hintergründe, mehr auf Seite 17.



NEUER RED-BULL-PILOT
Einmal Red Bull fahren ... leider stand für F1-Reporter Tobias Grüner in Zandvoort nicht der Grand-Prix-Renner, sondern nur der Elektro-Hummer des Teams bereit.

Verstappen lässt g

Mit dem Heimsieg in Zandvoort wandelte Max Verstappen einen Drei-Punkte-Rückstand in der WM-Wertung in einen Drei-Punkte-Vorsprung um. Der Lokalmatador bot Mercedes dabei keine Angriffsfläche.

Von: **Tobias Grüner**

Red Bull vs. Mercedes – wer hatte das schnellere Auto?

Es schien auf den ersten Blick, als begegneten sich Red Bull und Mercedes in Zandvoort auf Augenhöhe. Lewis Hamilton verpasste die Pole-Position nur um 38 Tausendstel. Und vom ersten Startplatz wäre das Rennen wohl ganz anders gelaufen. Allerdings vermittelt der geringe Abstand aus der Qualifikation ein trügerisches Bild. Wegen eines Defekts musste Max Verstappen in der entscheidenden Q3-Runde auf sein DRS verzichten. Das kostete 13 km/h Topspeed oder umgerechnet anderthalb Zehntel.

Hamilton war sich nach dem Rennen sicher, dass er mit stumpfen Waffen kämpfte. „Die Pace von Max konnte ich nie mitgehen. Während er sich vorne sein Tempo einteilte, war ich immer am Anschlag. Für eine Mini-Chance auf den Sieg hätten schon die Strategie, die Boxenstopps und der Verkehr beim Überrunden perfekt passen müssen. Aber leider hat nichts davon gepasst.“

So kontrollierte Verstappen das Rennen souverän von der Spitze. Die beiden Undercut-Versuche von Hamilton wurden sofort gekontert. Die Reihenfolge änderte sich nicht. „Wir haben unsere Strategie ganz auf Lewis ausgerichtet“, verriet Red-Bull-Teamchef Christian Horner nach der Siegerparty. „Mit ihm hat Mercedes eine aggressive Zweistopp-Strategie probiert, die wir mitgegangen sind. Hätten sie das stattdessen mit Valtteri gemacht, hätten wir nicht gekontert.“

Doch warum war Red Bull in Zandvoort besser aufgestellt als zuletzt: „In Ungarn haben wir das richtige Setup nicht getroffen. Deshalb wurden wir dort unter Wert geschlagen, klärte Horner auf. „In Zandvoort waren wir deutlich besser aufgestellt. Wir hatten einen Vorteil von ein oder zwei Zehnteln pro Runde, die Max im Rennen abrufen konnte, wenn er sie brauchte.“

Bei Mercedes bezifferte man den Rückstand sogar auf drei Zehntel. Doch schon in Monza will man den Konter setzen: „Die Saison hat gezeigt, dass wir im Vergleich zu Red Bull besser dastehen, wenn wir mit weniger Abtrieb fahren“, hofft Teamchef Toto Wolff. Horner stimmte seinem Kollegen ausnahmsweise zu: „Ich sehe Mercedes sowohl in Italien als auch in Russland im Vorteil. Da müssen wir den Schaden begrenzen.“ Hamilton warnt jedoch vor zu viel Optimismus: „Red Bull ist dieses Jahr auf allen Strecken besser aufgestellt.“

Welche Taktik war schneller – ein oder zwei Stopps?

Vor dem Rennen warnten die Strategen vor bösen Überraschungen. Wegen zahlreicher Unterbrechungen in den Trainings fehlten den Ingenieuren Daten zum Reifenverschleiß auf der neuen Strecke. Deshalb wurde es am Sonntag eine Fahrt ins Blaue. Mercedes ging auf Nummer sicher und setzte beide Autos auf unterschiedliche Strategien. So wollte man Verstappen in die Taktik-Zange nehmen.

Valtteri Bottas bekam den Auftrag, mit einem einzigen Reifenwechsel über die 72 Runden zu kommen und sich dabei immer in Sichtweite zu Verstappen zu halten. Doch der Finne konnte das Tempo der Spitze nicht mitgehen: „Ich wusste, dass ich die Reifen schonen muss. Das hat vor allem in den schnellen Kurven viel Zeit gekostet. Trotzdem war es in meiner Situation richtig, etwas anderes zu probieren.“

Obwohl der Zweistopper auf dem Papier die schnellere Taktik war, entschieden sich die meisten Teams dagegen. Zu groß war die Angst, dass man auf der wenig überholfreundlichen Strecke in den Verkehr zurückfällt und den Vorteil frischer Reifen nicht ausspielen kann. Das zum Attackieren nötige Rundenzeit-Delta



Max Verstappen hielt dem Druck stand und gewann sein Heimspiel. Mercedes probierte alles, blieb am Ende aber chancenlos

MOTORSPORT IMAGES

Weil Teamkollege Bottas kurz vor Schluss unabsichtlich die schnellste Runde drehte, musste Lewis Hamilton mit frischen Reifen noch mal nachlegen

anz Holland jubeln



RED BULL

MOTORSPORT IMAGES

War der Crash im dritten Training ein Grund für die schlechte Pace von Carlos Sainz im Rennen? Teamchef Mattia Binotto will nichts ausschließen

lag in Zandvoort bei 1,2 Sekunden. Im Schlussspurt zeigten aber einige Piloten, dass Platzgewinne dank frischerer Gummis nicht unmöglich waren.

Warum fuhr Bottas die schnellste Runde?

Am Ende ging es für Mercedes nur darum, Hamilton den Bonuspunkt für die schnellste Rennrunde zu sichern. Doch dann steuerte überraschend Bottas die Boxen an. „Das war ein reiner Sicherheitsstopp. Wir hatten Angst, dass seine Reifen nicht durchhalten", klärte Wolff auf.

Obwohl Strategiechef James Vowles dem Finnen zwei Mal einschärfte, auf keinen Fall die schnellste Runde zu drehen, blieb Bottas sechs Zehntel unter Hamiltons Vorgabe. Zur Ehrenrettung von Bottas verrieten die Ingenieure: „Valtteri hat im letzten Sektor den Fuß vom Gas genommen und noch sieben Zehntel liegen lassen. Das war aber nicht genug." So musste Hamilton noch einmal an die Box, um nachzulegen. Was er auch tat.

Warum war ein Ferrari schnell und einer langsam?

Die beiden Ferrari begannen das Rennen in Zandvoort auf den Startplätzen 5 und 6. Während Charles Leclerc seine Position locker ins Ziel brachte, hatte Carlos Sainz zu kämpfen. Der Spanier verlor schnell den Kontakt zum Schwesterauto und kam mit knapp 31 Sekunden Verspätung ins Ziel. Im letzten Umlauf rauschte sogar noch Fernando Alonso im Alpine vorbei.

Bisher kämpften die beiden Werkspiloten stets auf Augenhöhe. Der große Abstand verlangte nach Antworten. Doch die hatten die Herren in Rot nach dem Rennen nicht parat: „Wir haben keine Erklärung", zuckte Sainz ratlos mit den Schultern. „Das war einfach nur schmerzvoll. Ich bin nur rumgerutscht, was den Reifenverschleiß erhöhte. Das Gefühl war ganz anders als am Freitag und Samstag. Ich habe schon auf dem Weg in die Startaufstellung gespürt, dass die Balance auf einmal nicht mehr passt."

Teamchef Mattia Binotto versprach, der Sache auf den Grund zu gehen: „Vielleicht haben wir beim Zusammenbau des Autos einen Fehler gemacht oder mit dem Setup verwachst. Ich glaube nicht, dass es mit dem Unfall von Carlos im dritten Training zusammenhängt, aber wir können nichts ausschließen."

Der Italiener zog trotzdem ein positives Fazit: „Wegen der hohen Reifenbelastung haben wir ein schwieriges Wochenende erwartet. Am Ende konnten wir aber wichtige Punkte für die Teamwertung sammeln. So groß war unser Vorsprung vor McLaren die ganze Saison noch nicht."

Warum eskalierte der Streit bei Haas?

Bei Haas war das ganze Wochenende Feuer unterm Dach. Schon am Samstag kochten die Emotionen hoch, weil Mazepin auf einer Quali-Outlap von Mick Schumacher überholt wurde, was der Russe als Verstoß gegen die internen Regeln wertete. Den Platzwechsel hatte der Kommandostand dem Deutschen allerdings genehmigt, wie sich hinterher zeigte. Mazepin bezeichnete die Aktion dennoch als dreist.

Im Rennen eskalierte der Streit erneut. Nach einem Positionswechsel in der Startphase setzte der Deutsche auf der Zielgeraden zum Konter an, doch Mazepin fuhr dem Angreifer in letzter Sekunde vor die Nase. Bei mehr als 300 km/h kam es zum Kontakt. Schumachers Frontflügel ging zu Bruch, was einen Reparaturstopp zur Folge hatte. „Die Aktion war nicht korrekt. Aber es ist eher sein Ding, in den Medien rumzuschimpfen, als meins", erklärte der Rookie angesäuert. Während Schumacher die Aktion als gefährlich einstufte, winkte Mazepin ab: „Wir kämpfen hart, aber so soll es doch auch sein, oder?"

Bei Teamchef Guenther Steiner klingelten sofort die Alarmglocken. „Wir müssen solche Situationen in Zukunft vermeiden. Noch wissen wir aber nicht, wie die Lösung aussieht." Die alleinige Schuld für den Beinahe-Crash wollte Steiner Mazepin nicht in die Schuhe schieben. „Da gehören immer zwei dazu. Ich würde nicht sagen, dass es eine schmutzige Aktion von ihm war." ■

GP NIEDERLANDE: 13. VON 22 LÄUFEN, 5. SEPTEMBER 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,259 km**
Runden:	**72**
Distanz:	**306,587 km**
Zuschauer:	**65 000**
Wetter:	**22 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**320,1 km/h (Schumacher)**
Topspeed Rennen:	**328,2 km/h (Giovinazzi)**
Gangwechsel/Runde:	**34**
Volllastanteil:	**70 % (975 m = 13,0 s)**
Pole-Position bis Kurve 1:	**215 m**
Führungswechsel:	**2**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.08,885 min	33
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.08,923 min	44
3	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.09,222 min	77
4	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.09,478 min	10
5	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.09,527 min	16
6	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.09,537 min	55
7	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.09,590 min	99
8	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.09,933 min	31
9	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.09,956 min	14
10	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.10,166 min	3
11	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.10,332 min	63
12	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.10,367 min	18
13	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.10,406 min	4
14	Yuki Tsunoda, JAP Alpha Tauri-Mercedes, 1.11,083 min	22
15	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 1.10,731 min	5
16	Robert Kubica, PL Alfa Romeo-Ferrari, 1.11,301 min	88
17	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.11,387 min	47
18	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.11,875 min	9
19	Nicholas Latifi, CDN[1] Williams-Mercedes, 1.11,161 min	6
20	Sergio Pérez, MEX[2] Red Bull-Honda, 1.10,530 min	11

Startnummer
1) Start aus der Boxengasse wegen Wechsel auf Frontflügel einer anderen Spezifikation und Getriebewechsels
2) Start aus der Boxengasse wegen Einbau 4. Motor

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	72/64[2]	1:30.05,395 h = 204,187 km/h	s/m/h	2 (37,720 s)	1.13,275 min
2.	Hamilton	72	+ 20,932 s	s/m/m/s	3 (57,840 s)	1.11,097 min
3.	Bottas	72/8	+ 56,460 s	s/m/s	2 (40,603)	1.12,549 min
4.	Gasly	71		s/m	1 (19,163 s)	1.14,818 min
5.	Leclerc	71		s/h	1 (19,490 s)	1.14,780 min
6.	Alonso	71		s/m	1 (19,018 s)	1.14,323 min
7.	Sainz	71		s/h	1 (20,237 s)	1.15,260 min
8.	Pérez	71		h/m/s	2 (37,842 s)	1.13,461 min
9.	Ocon	71		s/m	1 (19,240 s)	1.14,675 min
10.	Norris	71		m/h	1 (20,443 s)	1.14,236 min
11.	Ricciardo	71		s/h	1 (19,449 s)	1.14,920 min
12.	Stroll	70		s/h	2 (19,389 s)	1.15,611 min
13.	Vettel	70		s/h/m	2 (37,345 s)	1.13,958 min
14.	Giovinazzi	70		s/m/h	2 39,092 s))	1.15,125 min
15.	Kubica	70		m/h	1 (19,708 s)	1.15,442 min
16.	Latifi	70		m/h	1 (20,646 s)	1.15,790 min
17.	Russell	69	Getriebe (P17)	m/h+5/s	2 (44,167 s)	1.15,628 min
18.	Schumacher	69		s/h/m	2 (1.00,151 min)	1.15,927 min
19.	Tsunoda	48	Motor (P 16)	s/m		1.15,783 min
20.	Mazepin	41	Hydraulik (P 18)	m/h		1.16,066 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot.
S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	7*	224,5 Punkte
2.	Hamilton	4	221,5 Punkte
3.	Bottas		123 Punkte
4.	Norris		114 Punkte
5.	Pérez	1	108 Punkte
6.	Leclerc		92 Punkte
7.	Sainz		89,5 Punkte
8.	Gasly		66 Punkte
9.	Ricciardo		56 Punkte
10.	Alonso		46 Punkte
11.	Ocon	1	44 Punkte
12.	Vettel		35 Punkte
13.	Tsunoda		18 Punkte
14.	Stroll		18 Punkte
15.	Russell		13 Punkte
16.	Latifi		7 Punkte
17.	Räikkönen		2 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Duell	Ergebnis
Hamilton – Bottas	10 : 3
Verstappen – Pérez	12 : 1
Ricciardo – Norris	5 : 8
Vettel – Stroll	8 : 5
Alonso – Ocon	6 : 7
Leclerc – Sainz	10 : 3
Gasly – Tsunoda	13 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	3 : 9
Giovinazzi – Kubica	1 : 0
Schumacher – Mazepin	11 : 2
Russell – Latifi	13 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Mercedes	4*	344,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	8	332,5 Punkte
3.	Ferrari		181,5 Punkte
4.	McLaren-Mercedes		170 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	90 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		84 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		53 Punkte
8.	Williams-Mercedes		20 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		3 Punkte

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.11,500 min	17
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,097 s	17
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,101 s	19
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,123 s	18
5.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,238 s	17
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,658 s	18
7.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,731 s	17
8.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,859 s	18
9.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,931 s	17
10.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,015 s	18
11.	Lando Norris	McLaren	+ 1,179 s	17
12.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,407 s	16
13.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,553 s	19
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,581 s	17
15.	George Russell	Williams	+ 1,681 s	15
16.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,828 s	17
17.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,016 s	14
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,347 s	16
19.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 4,484 s	6
20.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	keine Zeit	3

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.10,902 min	28
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,154 s	27
3.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,172 s	32
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,230 s	32
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,362 s	27
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,378 s	29
7.	Pierre Gasly	AlphaTauri	+ 0,560 s	28
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,586 s	26
9.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,776 s	29
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,811 s	23
11.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,009 s	3
12.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,044 s	26
13.	Yuki Tsunoda	AlphaTauri	+ 1,194 s	30
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,234 s	28
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,255 s	24
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,304 s	30
17.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,705 s	30
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,708 s	26
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 1,933 s	12
20.	George Russell	Williams	+ 1,953 s	29

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:09.623 min	13
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,556 s	17
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,794 s	22
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,903 s	20
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,047 s	16
6.	Lando Norris	McLaren	+ 1,158 s	19
7.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,219 s	19
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,249 s	20
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,273 s	20
10.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,382 s	21
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,390 s	19
12.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,460 s	19
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,557 s	23
14.	George Russell	Williams	+ 1,651 s	20
15.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,676 s	20
16.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 2,317 s	5
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,357 s	29
18.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,513 s	23
19.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 2,539 s	28
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,743 s	20

STATISTIK DES WOCHENENDES

17

Max Verstappen hat sich in Zandvoort einen Rekord geschnappt, den er sicher so schnell wie möglich wieder loswerden will. Kein Nicht-Weltmeister hat mehr Siege auf dem Konto als der Holländer. Verstappen kletterte zum 17. Mal in seiner Formel-1-Karriere auf die oberste Stufe des Podests, ein Mal mehr als Stirling Moss, an den er die Bestmarke im Falle des Titelgewinns wieder zurückgeben würde. 17 Siege bedeuten gleichzeitig auch Rang 17 in der ewigen Erfolgsstatistik. Zudem knackte Verstappen auch noch die Marke von 1000 Führungsrunden. Und er feierte seine 100. Zielankunft in den Punkten. Neben Lewis Hamilton, Fernando Alonso und Sebastian Vettel ist der neue WM-Spitzenreiter übrigens der vierte Fahrer im aktuellen Feld, der seinen Heim-Grand-Prix mindestens ein Mal gewinnen konnte.

ZITAT DES RENNENS

„Ich musste enorme Risiken eingehen, um irgendwie nach vorne zu kommen. In der Steilkurve ist ein anderes Auto vor mir gekreuzt, was die Strömung gestört hat. Da habe ich den Grip und das Heck verloren und mich halb gedreht.“

Sebastian Vettel, Aston Martin

WILHELM

Mit 23 Jahren hat Verstappen schon beachtliche F1-Erfolge vorzuweisen

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,62
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

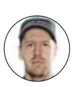

07/10 Ø 6,54
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


10/10 Ø 9,31
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 6,69
Sergio Pérez
Red Bull Racing


07/10 Ø 8,31
Lando Norris
McLaren

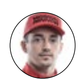

07/10 Ø 6,54
Daniel Ricciardo
McLaren

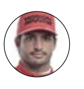

06/10 Ø 6,69
Sebastian Vettel
Aston Martin


06/10 Ø 6,38
Lance Stroll
Aston Martin


09/10 Ø 7,85
Fernando Alonso
Alpine F1


08/10 Ø 6,85
Esteban Ocon
Alpine F1


09/10 Ø 8,08
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


06/10 Ø 7,31
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


10/10 Ø 8,15
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


05/10 Ø 5,54
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


08/10 Ø 8,00
Robert Kubica
Alfa Romeo Racing


08/10 Ø 6,08
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,46
Mick Schumacher
Haas F1 Team


04/10 Ø 4,92
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


07/10 Ø 7,77
George Russell
Williams


06/10 Ø 6,00
Nicholas Latifi
Williams



Platznot im Karussell

Pünktlich vor Monza nimmt der Transfermarkt Fahrt auf. Nicht immer hat Qualität Vorrang, sondern Geld und Abhängigkeiten.

Von: **Michael Schmidt**

Es gab schon turbulentere Zeiten auf dem Transfermarkt. Die Plätze in den fünf besten Teams waren früh gesetzt. Bei Ferrari und McLaren gab es nie Zweifel. Red Bull und Alpine haben Ende der Sommerpause Klarheit geschaffen. Mercedes ließ sich bis nach dem Rennen in Zandvoort Zeit, obwohl die Besetzung des zweiten Cockpits neben Lewis Hamilton längst feststand. George Russell, wer sonst. Max Verstappen feuert schon Giftpfeile ab: „George wird Lewis 2022 das Leben schwer machen."

Man wolle seine Fahrerangelegenheiten sauber abwickeln, begründete Teamchef Toto Wolff seine Zurückhaltung. Es ging auch darum, zu warten, bis Valtteri Bottas in seiner neuen Heimat angekommen war. Die Zwischentöne haben verraten, was im Hintergrund ablief. George Russell traute sich in Zandvoort den Spruch zu: „Ich weiß, wo ich nächstes Jahr fahre." Bei Valtteri Bottas hörte sich das ganz anders an: „Vielleicht weiß ich es, vielleicht nicht. Es geht in die richtige Richtung. Ich bin glücklich und gespannt."

Der Russell-Vertrag mit Mercedes war schon in trockenen Tüchern, der von Bottas mit seinem künftigen Team noch nicht. Das lag auch daran, dass neue Spieler auf dem Markt aufgetaucht sind, die sich um die gleichen Plätze bewerben.

Bottas hatte zwei Ausweichmöglichkeiten. Williams hätte sich als Mercedes-Kunde eigentlich angeboten. Bottas war zwischen 2013 und 2016 schon mal bei dem britischen Rennstall unter Vertrag. Trotzdem dockt der 32-jährige Finne bei Alfa Romeo an. Offenbar auch auf Betreiben der schwedischen Besitzer des Schweizer Rennstalls. Sie wünschten sich nach Kimi Räikkönens Rücktritt wieder einen Finnen, heißt es. „Vielleicht gibt es für Valtteri bei Sauber auch mehr Geld", mutmaßt Nico Rosberg über die Gründe. Mercedes betont, dass man seinen Fahrern keine Steine in den Weg lege, wenn sie mal nicht mehr für das eigene Team fahren. Und wenn Bottas sich für Alfa entscheide, dann solle es so sein.

> „Albon hat einen Platz in der Formel 1 verdient. Red Bull sollte ihn aber freistellen, bevor er bei Williams unsere Motoren fährt."
>
> Toto Wolff

Kurzfristig schien noch eine weitere Türe aufzugehen. Obwohl Sebastian Vettels Option auf ein zweites Jahr bei Aston Martin erst in Monza fällig ist, hatte sich Teambesitzer Lawrence Stroll im August mit Fernando Alonsos Management getroffen. Um was zu besprechen? Alonso selbst hatte da schon entschieden, eine zweite Saison bei Alpine dranzuhängen. Aston Martin bestreitet, je andere Fahrer im Visier gehabt zu haben. Teamchef Otmar Szafnauer stellt klar: „Es gibt keinen Grund, warum Seb nicht für uns fahren sollte. In unseren Gesprächen geht es nur noch um Details."

Albon spielt zwei Karten

Zu der Verzögerung im Fall Bottas hat auch beigetragen, dass seit der Sommerpause ein Name gehandelt wird, mit dem niemand mehr gerechnet hatte. Red Bull bietet Williams und Sauber Alexander Albon an. Nicht nur mit guten Empfehlungen, sondern auch einer attraktiven Mitgift. Die thailändischen Mehrheitseigner von Red Bull wollen ihren Landsmann zurück in der Formel 1 sehen. Da wird der Wunsch zum



Mercedes würde Nyck de Vries gerne bei Alfa Romeo unterbringen. Frédéric Vasseur will aber lieber Bottas und Albon

WILHELM

Befehl. Bei Red Bull und Alpha Tauri ist für Albon kein Platz. Red Bull gibt Sergio Pérez eine zweite Chance, und Alpha Tauri besetzt das Cockpit neben Pierre Gasly auch nächstes Jahr mit Yuki Tsunoda. Trotz durchwachsener Leistungen. Offenbar hat sich Red Bull mit der Übernahme der Rechte am Honda-Motor auch die Verpflichtung abringen lassen, Tsunoda weiter zu beschäftigen.

Albon würde am liebsten für Williams antreten. Doch da gibt es noch ein Hindernis. Toto Wolff setzt voraus, dass Albon seinen Red-Bull-Vertrag kündigt, bevor er einen Mercedes-Motor fährt. „Wir würden es nicht gerne sehen, wenn die Geheimnisse unseres Motors zu Red Bull gehen." Gleichzeitig macht sich Mercedes für seinen Formel-E-Meister Nyck de Vries stark. Der Holländer bewirbt sich zufällig bei den gleichen Teams wie Albon. Das WM-Duell wird auch auf dieser Ebene ausgetragen, wie man sieht.

Die elegantere Lösung wäre, Albon bei Alfa Sauber mit Bottas zusammenzuspannen. Angeblich sind zwei erfahrene Piloten, von denen einer Geld mitbringt, das Dreamteam von Teamchef Frédéric Vasseur. Der will mit der Verkündung des zweiten Fahrers noch warten, um Antonio Giovinazzi Hoffnung und Beine zu machen. Der Italiener hat beste Verbindungen ins Management von Hauptsponsor Alfa Romeo. Für Alfas neue Hoffnung Théo Pourchaire kommt die Formel 1 noch ein Jahr zu früh. Das 18-jährige Ausnahmetalent soll noch eine zweite Saison in der Formel 2 üben. Bei Williams gilt Nicholas Latifi als gesetzt. Der Kanadier bringt nicht nur Geld mit. Er entwickelt sich langsam zu einem passablen Rennfahrer.

Wer jetzt noch zum Zug kommen will, braucht Beziehungen und Geld. Der Chinese Guanyu Zhou winkt mit 20 Millionen Dollar, aber er fährt mit Alpine im falschen Juniorprogramm. Die Franzosen haben keine Satellitenteams in der Königsklasse. Zhou wird wahrscheinlich leer ausgehen.

Selbst Ferrari tut sich schwer, seine Junioren unterzubringen. Callum Ilott sitzt schon auf der Wartebank. Marcus Armstrong und Robert Shwartzman könnten dort ebenfalls landen. Selbst Ferrari schätzt die Chancen des einst als Supertalent gehandelten Shwartzman bei Alfa Sauber als gering ein. Für Nico Hülkenberg sind das keine guten Nachrichten. Der Reservefahrer von Mercedes und Aston Martin bringt nur Talent und viel Erfahrung, aber kein Geld mit. Aston Martin bietet ihm immerhin die Fortsetzung seines Vertrages an. ■



XPB

Valtteri Bottas entschied sich gegen Williams und für Alfa Romeo



RED BULL

Yuki Tsunoda fährt dank Honda-Unterstützung weiter für Alpha Tauri



RED BULL

Red Bull bietet Alex Albon bei Williams und Alfa mit finanzieller Mitgift an

AUS DEM FAHRERLAGER

ZOFF UM WEBER-BUCH

Zwischen Willi Weber und der Schumacher-Familie herrscht Funkstille. Mick Schumacher meinte zum neuen Buch des ehemaligen Managers seines Vaters: „Ich habe es nicht gelesen und werde es sehr wahrscheinlich auch nicht tun."

VETTEL FÜR PROTESTLER

Am Renntag protestierten Aktivisten von Extinction Rebellion gegen die Umweltverschmutzung, die der Grand Prix in der Dünenlandschaft anrichtet. Was der neuerdings grüne Sebastian Vettel zu den Umweltschützern sagt: „In der heutigen Zeit ist es wichtig, Aufmerksamkeit für ein Thema zu schaffen. Das machen sie. Ich finde das in Ordnung. Die Formel 1 hat kleine und große Pläne, umweltfreundliche Technologien einzuführen. Ist das genug? Ich glaube, wir könnten mehr und früher machen."

ALBON FOLGT WILLIAMS

Ist das ein Fingerzeig, wo Alexander Albon im nächsten Jahr fahren wird? Die Freundin des Thailänders, Profigolferin Lily Muni, folgt seit Kurzem Williams auf Instagram. Und nur diesem Team. Nicht mal Red Bull, wo Albon eigentlich angestellt ist.

KEIN ABSCHIEDSGESCHENK

Valtteri Bottas dementiert, dass er von Mercedes ein Abschiedsgeschenk bekommen hat. Der Finne hat sich einen Mercedes AMG GT Black Series zugelegt: „Ich habe den vollen Preis bezahlt, nicht mal Rabatt bekommen. Es war kein Geschenk."



BOTTAS

Bottas fährt privat Mercedes

EIN KLEINES REGENLOCH

In Zandvoort wurde immer noch diskutiert, was man bei der Regenfarce in Spa hätte besser machen können. Sportkommissar Garry Connelly verrät, warum man mit dem Startversuch bis 18.10 Uhr gewartet hat: „Da meldete Meteo France das einzige Regenloch von 40 Minuten."

KEIN INTERESSE

Seit Ausbruch der Corona-Krise veranstaltet die Formel 1 jeden Donnerstag vor einem Grand Prix eine Presserunde mit allen Fahrern. Die Piloten kommen immer in Zweiergruppen, seit diesem Jahr wild zusammengewürfelt. In Zandvoort traten zum ersten Mal Lance Stroll und Nikita Mazepin gemeinsam auf. Das ist das langweiligste Gespann im Fahrerlager. Nach den Fragen des Moderators waren die Journalisten an der Reihe. Betretenes Schweigen in der Runde. Was soll man auch fragen, wenn erwartbar nichts zurückkommt? Der Moderator erbarmte sich schließlich und stellte ein paar Höflichkeitsfragen.

ÜBERRASCHUNG FÜR SAINZ

Der 27. Geburtstag war für Carlos Sainz der Reisetag nach Zandvoort. Ferrari hatte sich für den Spanier eine schöne Überraschung ausgedacht, die aus Sicht des Piloten gar nicht schön anfing. Er wurde unter dem Vorwand nach Maranello gelockt, dass er vor der Fahrt zum Flughafen noch seinen Dienstwagen in der Fabrik umtauschen müsse. Eigentlich hatte Sainz keine große Lust auf den Umweg zu unchristlicher Zeit. Als er in der Fabrik ankam, merkte er, dass ihm seine Truppe einen Streich gespielt hatte: „Da standen 100 Leute und sangen mir ein Geburtstagsständchen."



FERRARI

Gesang und Kuchen für Sainz

KOMMENTAR

Solche Bilder haben wir schon lange nicht mehr gesehen. Nach meinem Gefühl das letzte Mal beim Formel-1-Comeback in Mexiko 2015 und beim ersten Rennen hinter dem Eisernen Vorhang in Budapest 1986. Doch diesmal hatte die Begeisterung nichts mit der Rennstrecke zu tun, obwohl Zandvoort ein Ort mit viel Geschichte und Flair ist. Doch beim ersten Grand Prix der Niederlande seit 1985 zählte nur ein Thema: Max Verstappen brachte eine ganze Nation auf die Beine. Hollands besten Rennfahrer zu unterstützen, war eine nationale Pflicht. Die Verstappen-Hysterie schien alle Gesetze außer Kraft zu setzen. Konzerte im Land mussten zuletzt abgesagt werden, doch der Grand Prix durfte trotz Protesten von Umweltschützern stattfinden. Die Behörden hatten 70 000 Zuschauer zugelassen,



RED BULL

Die Verstappen-Euphorie in Zandvoort sprengte alle Grenzen

105 000 passen rein. Gefühlt waren es auch so viele Fans auf den Tribünen. Und noch mehr im Umfeld der Strecke. Schon am Freitag füllte eine gigantische Schlange an Menschen die Meile vom Bahnhof zur Rennstrecke. Haben die Niederländer plötzlich den Motorsport für sich entdeckt? Ein Einheimischer erzählt uns, dass nicht der Motorsport zählt, sondern Verstappen, der zufällig ein Rennfahrer ist. So wie damals bei uns in Deutschland mit Michael Schumacher. Als Schumi weg war, ging auch das Interesse an dem Sport bei uns zurück. Das wird auch bei unseren Nachbarn so sein, wenn es mal keinen Verstappen mehr gibt, wurde uns prophezeit. Die Formel 1 sollte daraus lernen und solche nationalen Hypes für sich nutzen. Doch um Nachhaltigkeit zu schaffen, muss der Sport verständlicher werden. Es gibt zu viele Regeln, die keiner kapiert. Der Abbruch von Spa war das beste Beispiel. Unwissenheit schafft Frust. Dabei könnten Autorennen so einfach sein. Wenigstens die Oberfläche mit den sportlichen Regeln. Die Technik und die Logistik wird immer komplex bleiben. Das macht aber nichts aus, weil es die normalen Fans nicht stört. Es ist Futter für die Freaks. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Hat Verstappen das Zeug zum Holland-Schumi? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

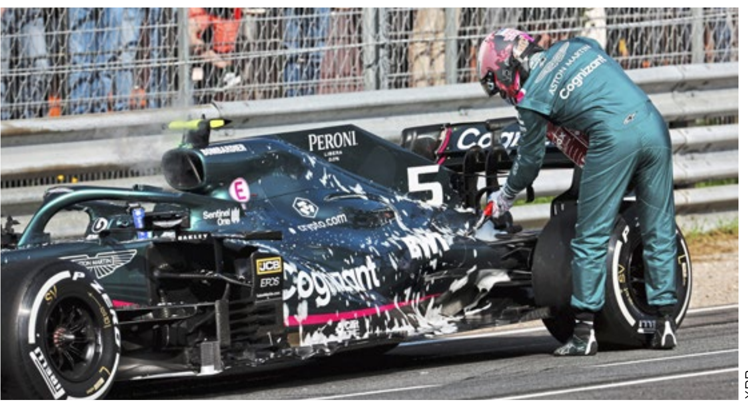
Mercedes-Seuche

Bislang kamen die Mercedes-Teams ohne nennenswerte Probleme an den Antriebseinheiten durch die Saison. In Zandvoort platzten gleich zwei Motoren. Jetzt wird es für Lewis Hamilton und Sebastian Vettel eng.

Von: **Michael Schmidt**

Bis zum zwölften Grand Prix dieser Saison lagen Mercedes und seine Kundenteams im Plan. Es gab ein paar Mal Datenalarm wie bei Sebastian Vettel in Silverstone, doch am Ende waren alle Antriebseinheiten wieder verwendbar. Seit Spa haben Mercedes, Aston Martin, McLaren und Williams ihr Kontingent ausgeschöpft und alle Antriebskomponenten im Pool aktiviert. Das änderte sich in Zandvoort.

Im Freitagstraining zum GP Holland war für Lewis Hamilton und Sebastian Vettel früh Schluss. Hamilton stoppte mit Öldruckproblemen, Vettel mit einem Motorschaden. In beiden Autos war jeweils das älteste Triebwerk aus dem Pool im Einsatz. Der erste Verdacht, die Fliehkräfte in den Steilkurven könnten Probleme im Ölkreislauf verursacht haben, bestätigte sich nicht. Dann hätten alle acht Motoren die gleichen Symptome gezeigt. Während Vettels Motor verloren ist, darf Hamilton noch hoffen. Sein Motor wurde nach Brixworth zur Inspektion geschickt. ■



XPB

Vettel musste den Feuerlöscher auspacken, als sein Motor streikte

Formel 1

Kimi macht Schluss

Kimi Räikkönen wird seine Karriere mit 350 GP-Starts beenden. Der Rekordteilnehmer traf die Entscheidung bereits letzten Winter. Die Kollegen loben den 41-jährigen Finnen für seine Fairness.

Von: **Michael Schmidt**

Es war eine lange Karriere. Vor 20 Jahren tauchte der Name Kimi Räikkönen zum ersten Mal in der Formel 1 auf. Damals als total unbeschriebens Blatt. Der schweigsame Finne machte sich schnell einen Namen, wechselte von Sauber zu McLaren und zu Ferrari, wo er mit dem WM-Titel 2007 seinen größten Erfolg und mit der Entlassung Ende 2009 seine größte Demütigung erfuhr. Nach zwei Jahren Überbrückung im Rallyesport kehrte Räikkönen zurück, gewann zwei Mal mit Lotus und ein Mal mit Ferrari, bevor er wieder bei dem Team landete, bei dem er begonnen hatte.

Im Winter entschied der 21-fache GP-Sieger: „Ende 2021 ist Schluss. Ich will mir von der Formel 1 nicht mehr die Termine diktieren lassen. In der Zukunft hat meine Familie Vorrang." Pläne für sein zweites Leben hat der Wahlschweizer nicht. „Ich lasse alles auf mich zukommen. Vielleicht fahre ich hin und wieder mal ein Rennen, vielleicht nicht." Nicht nur bei den Fans hat Räikkönen einen Stein im Brett, auch bei den Kollegen. Fernando Alonso sprach für alle: „Kimi war immer fair. Einer der Fahrer, auf die du dich im Zweikampf immer verlassen konntest. Bei ihm gab es keine schmutzigen Tricks. Als Mensch habe ich ihn nicht gekannt. Wir haben selbst in unserer Zeit bei Ferrari kaum gesprochen." Alonso wird wohl Ende 2022 Räikkönens Rekord von 350 GP-Starts brechen. Der Spanier hat 17 Rennen Rückstand. ■



ALFA ROMEO

F1-Abschied und Corona: Räikkönen produzierte in Zandvoort Schlagzeilen

NACHRICHTEN

ALFA WEITER MIT FERRARI
Alfa-Romeo-Teamchef Frédéric Vasseur dementiert Gerüchte, wonach mit Valtteri Bottas auch Mercedes-Motoren ins Team kommen: „Das ist schon technisch gar nicht möglich. Im September wechselt keiner mehr den Motor." Die FIA würde ein Ungleichgewicht mit fünf Mercedes-Teams auch nicht zulassen. Außerdem hat Alfa Romeo diesen Sommer einen neuen Dreijahresvertrag mit Ferrari unterschrieben.

KIMI CORONA-POSITIV
Am Samstagmorgen fehlte Kimi Räikkönen im Fahrerlager. Der Finne wurde positiv auf das Corona-Virus getestet. Alle, die engen Kontakt zu Räikkönen hatten, mussten in Isolation. Auch Williams-Teamchef Jost Capito, der sich tags zuvor mit Kimi zum Abendessen getroffen hatte. Die gute Nachricht für das Team: Alle im Sauber-Rennstall sind doppelt geimpft. Räikkönen fällt wohl auch für Monza aus. Ersatzmann ist Robert Kubica. Der Pole hatte schon einen Rückflug für Samstagnachmittag gebucht.

ANDRETTI IN DER F1?
Der Fahrerlagerfunk meldet, dass Michael Andretti gerade Geld einsammelt, um sich bei einem Formel-1-Team einzukaufen. Angeblich hat der Amerikaner Sauber ins Auge gefasst. Eine zweite Möglichkeit wäre Williams.

ANGRIFF AUF MERCEDES
Red Bull hat den Mercedes-Motor im Visier. Der WM-Gegner vermutet einen Trick beim Kühlen der Ladeluft und hat bei der FIA nachgefragt, ob das legal ist. Angeblich kühlt der Weltmeister die Luft im Plenum mittels einer geschickten Luftführung im Ladeluftkühler in der Beschleunigungsphase ab. Das bringt bis zu 20 PS extra. Red Bull zweifelt, ob Mercedes dabei den vorgeschrieben Minimalwert einhält. Die FIA hat eine Untersuchung eingeleitet.

Bei 43 Punkten Vorsprung ist Dennis Hauger der Meistertitel kaum noch zu nehmen

MOTORSPORT IMAGES

Hauger auf Titelkurs

Mit einem Sieg im Hauptrennen von Zandvoort steht Dennis Hauger kurz vor dem Gewinn des Meistertitels. David Schumacher reiste trotz eines starken Qualifyings frustriert aus Holland ab.

Von: **Tobias Grüner**

Nur eine Woche nach dem verregneten Wochenende von Spa-Francorchamps mussten die Formel-3-Junioren in Zandvoort direkt schon wieder ran. Die spektakuläre Strecke in den Dünen forderte schon im Freien Training die ersten Opfer. In der Qualifikation am Freitagnachmittag ging es dann richtig zur Sache. David Schumacher sah sich bereits auf bestem Weg zur ersten Pole-Position seiner Formel-3-Karriere. Kurz nach Halbzeit der Session hatte der Deutsche eine klare Bestzeit gesetzt. Als Hunter Yeany dann vier Minuten vor dem Abpfiff seinen Charouz in Kurve 3 abstellte und die Rennleitung die roten Flaggen schwenken ließ, schien Schumacher der beste Startplatz kaum noch zu nehmen. Doch dann zauberte Titelfavorit Dennis Hauger nach der Unterbrechung in letzter Sekunde noch eine Runde aus dem Hut, die ein gutes Zehntel schneller war.

Leclerc jubelt in Rennen 1

Im Auftaktrennen am Samstag wurde die Reihenfolge der ersten zwölf aus dem Qualifying dann wie üblich umgedreht. Das spülte Amaury Cordeel auf den besten Startplatz. Der Campos-Pilot kam aber schlecht von der Linie weg und wurde schon auf den ersten Metern von Arthur Leclerc und Logan Sargeant überholt. In Kurve 3 verpasste dann Alexander Smolyar dem Pole-Sitter einen Stoß, der zu einem Dreher führte und Cordeel weit zurückwarf. Besser lief es für Leclerc, der seinen Spitzenplatz gegen mehrfache Angriffe von Sargeant verteidigen und am Ende den zweiten Saisonsieg feiern konnte. Der dritte Podiumsplatz wurde im Duell zweier Red-Bull-Junioren ausgefochten. Hier setze sich am Ende Ayumu Iwasa gegen Jak Crawford durch.

Im Fernduell der beiden Titelrivalen änderte sich nicht viel. Jack Doohan fuhr von Startplatz 9 auf Platz 6 nach vorne. Hauger, der von der zwölften Position losgefahren war, kam direkt dahinter auf Sieben ins Ziel. Vor allem sein Manöver gegen Victor Martins



RED BULL

Pole-Position, Sieg, schnellste Runde – Hauger dominierte das Hauptrennen

kurz vor Schluss außen in der Steilkurve war sehenswert. Für Schumacher ging es von Startplatz 11 dagegen schnell rückwärts. Wegen eines kleinen Ausritts zur Rennmitte kam der Trident-Pilot am Ende nur auf Rang 14 ins Ziel, womit er die Reversed-Grid-Pole für das zweite Rennen knapp verpasste.

Schumi-Drama im Finale

Stattdessen durfte Ido Cohen am Nachmittag vom besten Startplatz losfahren. Doch der Carlin-Pilot wurde am Start direkt von Clément Novalak kassiert. Zur Rennmitte zogen dann auch noch Victor Martins und Frederik Vesti vorbei am Israeli. Kaum hatte er Cohen hinter sich gelassen, begab sich Martins auf die Jagd nach Novalak. Mit einem kompromisslosen Manöver in Kurve 1 schnappte sich der Franzose in Runde 16 die Spitzenposition und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Es war der erste Formel-3-Sieg des Alpine-Juniors überhaupt. Hinter den Podiumsplätzen wurde es im Schlussspurt noch einmal chaotisch. Nach einem Cordeel-Dreher in der Tarzanbocht musste das Safety Car auf die Bahn. Beim Restart zwei Runden vor dem Ende kollidierten Cohen und Hauger im Kampfgetümmel von Kurve 3, wodurch beide aus den Punkten rutschten. Titelrivale Doohan konnte vom Hauger-Pech aber auch nicht profitieren. Der Australier fiel nach einem Fahrfehler in der Schlussrunde von Rang 8 bis auf 18 zurück. Einer der Profiteure hieß David Schumacher, der von Position 9 auf 6 gespült wurde. Mit einem tollen Manöver auf der Außenseite in Kurve 1 schnappte sich der Deutsche im letzten Umlauf dann sogar noch den Prema von Olli Caldwell.

Für das Hauptrennen am Sonntag hatte sich Schumacher dann sogar noch mehr vorgenommen als den fünften Platz. Doch nach dem verlorenen Start gegen Pole-Sitter Hauger sah sich der Trident-Pilot früh in der Defensive. Martins machte von hinten viel Druck, fand aber lange keinen Weg vorbei am fehlerlos kämpfenden Schumacher. Drei Runden vor Schluss ging dem Vortagessieger dann die Geduld aus. Bei einem übermütigen Angriff in Kurve 3 rutschte Martins untersteuernd auf das linke Hinterrad seines Konkurrenten. Schumacher konnte das Auto nicht mehr abfangen und bog in die Bande ab. Statt Freude über Platz 2 gab es ein paar wilde Flüche über den Teamfunk. Martins kassierte für die ungestüme Attacke eine Zehn-Sekunden-Strafe, die ihn bis auf Rang 10 zurückwarf. So staubten Novalak und Smolyar die beiden weiteren Podiumsplätze hinter Hauger ab, der überlegen seinen vierten Saisonsieg feierte. Novalak zeigte anschließend Mitgefühl für Teamkollege Schumacher: „Heute hatte eigentlich David das Podium verdient. Er ist ein perfektes Rennen gefahren und hat sich toll verteidigt."

In der Gesamtwertung baute Hauger seine Führung durch den Sieg und die schnellste Runde gegenüber Doohan auf 43 Zähler aus. Der Norweger ist dem Titel damit ganz nahe: „Zandvoort war eine Achterbahn für mich. Am Ende konnte ich aber wichtige Zähler für die Meisterschaft sammeln. Jetzt reise ich mit viel Zuversicht zum letzten Rennwochende." Das große Finale steigt übrigens nicht wie ursprünglich geplant in Austin. Aus Logistikgründen dreht die Formel 3 nun Ende September in Sotschi ihre letzten Runden des Jahres. ■

ZANDVOORT, RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Arthur Leclerc	39.02,034 min
2.	Logan Sargeant	+ 0,945 s
3.	Ayumu Iwasa	+ 1,555 s
4.	Jak Crawford	+ 2,479 s
5.	Caio Collet	+ 2,789 s
6.	Jack Doohan	+ 3,035 s
7.	Dennis Hauger	+ 3,807 s
8.	Victor Martins	+ 4,324 s
9.	Frederik Vesti	+ 7,094 s
10.	Olli Caldwell	+ 7,370 s

ZANDVOORT, RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Victor Martins	38.43,058 min
2.	Clément Novalak	+ 0,396 s
3.	Frederik Vesti	+ 2,025 s
4.	Caio Collet	+ 2,408 s
5.	David Schumacher	+ 3,879 s
6.	Olli Caldwell	+ 5,102 s
7.	Arthur Leclerc	+ 5,537 s
8.	Jak Crawford	+ 6,765 s
9.	Matteo Nannini	+ 7,223 s
10.	Logan Sargeant	+ 7,790 s

ZANDVOORT, RENNEN 3

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dennis Hauger	35.47,901 min
2.	Clément Novalak	+ 5,387 s
3.	Alexander Smolyar	+ 6,961 s
4.	Jack Doohan	+ 7,184 s
5.	Caio Collet	+ 8,705 s
6.	Logan Sargeant	+ 12,016 s
7.	Jak Crawford	+ 13,093 s
8.	Frederik Vesti	+ 14,007 s
9.	Arthur Leclerc	+ 14,643 s
10.	Victor Martins	+ 15,805 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dennis Hauger	193
2.	Jack Doohan	150
3.	Clément Novalak	122
4.	Victor Martins	117
5.	Frederik Vesti	117



MOTORSPORT IMAGES

Arthur Leclerc raste im Auftaktrennen als Erster über den Zielstrich



MOTORSPORT IMAGES

Victor Martins jubelte nach Lauf 2


XPB

David Schumacher fuhr zumeist mittendrin im Kampfgetümmel



XPB

Auf Podiumskurs im Hauptrennen wurde Schumi jr. von Martins abgeräumt

GTWC

Clockwork Orange



Das Lambo-Trio Bortolotti, Caldarelli und Mapelli hatte am Ring alles im Griff

Das vierte Rennen zum Endurance-Cup der GT World Challenge Europe war für einmal eine klare Sache: Der Lamborghini Huracán des Orange 1 FFF Racing-Teams von Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli und Marco Mapelli dominierte das Rennen auf der GP-Strecke des Nürburgrings. Nur Mercedes konnte phasenweise mithalten – und der Rest ging unter.

Von: **Marcus Schurig**

Es gibt Langstreckenrennen, für die braucht man eine Strategie-Software, um zu verstehen, was passiert. Und es gibt Langstreckenrennen, bei denen man mit freiem Auge präzise sieht, was warum passiert. Das 3h-Rennen zum GTWC Endurance Cup am Nürburgring gehörte fraglos in die zweite Kategorie. Das Team Orange 1 FFF Racing erteilte der nicht eben schwachen Konkurrenz eine Lektion: Das Trio Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli und Marco Mapelli (#63) ging von der Pole-Position ins Rennen und fuhr einen lupenreinen Start-Ziel-Sieg ein.

Die Führung büßte das Trio bestenfalls für ein oder zwei Runden während der zwei Pflichtboxenstopps ein. „Wir haben dieses Jahr noch kein Rennen gewonnen, standen aber schon dreimal auf der Pole-Position", sagte Bortolotti nach dem Sieg. „Es wurde also allmählich Zeit, dass wir im Rennen mal zuschlagen!"

Drei Siege für Lamborghini

Dass die Sache mit dem Lambo-Sieg kein Zufall war, wurde von drei Faktoren unterstrichen: Im Qualifying schafften vier Lambos den Sprung in die Top 10 des 43 Wagen starken Endurance-Feldes. Im Ziel lagen vier Lambos innerhalb der Top 8. Und dazu holten die Italiener in allen Wertungsgruppen (Pro, Pro-Am und Silber) die Klassensiege!

Bis zum Samstagabend hatte es nicht unbedingt nach einem Lamborghini-Durchmarsch ausgesehen. „Wir hatten am Anfang wirklich Mühe, auf Pace zu kommen, aber dann haben wir vor dem Qualifying den Schlüssel beim Setup gefunden", erklärte Bortolotti. Im Vorfeld des vierten von fünf Läufen zum Endurance Cup galt Mercedes nach der Papierform als Favorit, schließlich glänzen die schwäbischen AMG-GT3-Donnervögel auf schwierigen Strecken meist mit einem geringen Reifenverschleiß – und alle waren sich einig, dass diese Qualität auch am Nürburgring stechen sollte. „Mein Tipp ist Mercedes", sagte noch am Samstag der Pirelli-Rennchef Matteo Braga.

!

Nur die beiden Top-AMG der Teams Haupt Racing und AKKA-ASP waren in der Lage, den Speed des siegreichen Lamborghini im Rennen mitzugehen oder zu matchen.

Im Rennen stellte sich heraus, dass die Prognose so falsch gar nicht war: Denn nur die beiden Top-Daimler der Teams Haupt Racing HRT (#4 mit Maro Engel, Luca Stolz und Nico Bastian) sowie der AKKA ASP-GT3 mit der Startnummer 88 (Raffaele Marciello, Felipe Fraga und Jules Gounon) waren ansatzweise in der Lage, den Speed des Top-Lamborghini im Rennen mitzugehen – und teilweise zu matchen.

Doch das „teilweise" war genau das Problem von Mercedes: Im ersten Stint konnte Raffaele Marciello die Gangart des führenden Lambos von Marco Mapelli mitgehen, kurz vor der Serie der ersten Boxenstopps lag Marciello nur drei Sekunden hinter Mapelli. Beim Durchschnitt seiner 28 Runden im Stint war Mapelli (1.56,900 min) nur eine knappe Zehntel fixer als Marciello, der auf 1.56,991 min kam.

Auch in der zweiten Rennstunde, die abermals ohne jede Gelbphase über die Bühne ging, konnte Mercedes dagegenhalten, allerdings mit dem „falschen" Auto. Maro Engel schaffte im drittplatzierten HRT-AMG einen Stint-Durchschnitt (32 Runden) von 1.57,746 min, Andrea Caldarelli kam auf 1.57,616 min. Doch Engel lag in seinem Stint bereits 15 Sekunden hinter der Spitze,

womit der Speed gewissermaßen verpuffte. Der HRT-AMG mit der Nummer 4 war vom vierten Startplatz ins Rennen gegangen, vor der Serie der ersten Boxenstopps lag er auf Platz 5 – die GP-Strecke am Nürburgring ist, nun sagen wir mal, wenig überholfreundlich.

Das HRT-Team setzte daher auf Risiko, um nach vorne zu kommen: Man beorderte Startfahrer Luca Stolz als erstes Auto aus der Spitzengruppe in Runde 28 an die Box. Der sogenannte Undercut hatte Erfolg: Engel lag nach den ersten Stopps auf Platz 3. Aber auf den führenden Lambo fehlten trotzdem schon 15 Sekunden, auf den zweitplatzierten AKKA-ASP-Mercedes von Felipe Fraga fehlten auch sieben Sekunden. Engel krempelte die Ärmel hoch und kämpfte sich in den Windschatten von Fraga. Doch am Ende des zweiten Stints fehlten beiden Mercedes 17 Sekunden, weil Caldarelli im Lambo da weitermachte, wo Mapelli zuvor im ersten Stint begonnen hatte.

Gute Balance als Schlüssel

Nur Gelbphasen hätten die beiden Daimler in der dritten Rennstunde wieder in Schlagdistanz bringen können – und die Gelbphasen kamen: Drei FCY-Phasen, von denen zwei mit einem Safety Car beendet wurden, brachten die Mercedes-Schlussfahrer Jules Gounon (#88) und Nico Bastian (#4) wieder näher ran: Beim letzten Restart 13 Minuten vor Rennende waren die drei Topautos nur noch um zwei Sekunden getrennt. Doch Lambo-Pilot Mirko Bortolotti ließ nichts mehr anbrennen. „Der letzte Restart war knifflig, weil auf der Strecke viel Staub und Dreck lag, der ins Cockpit blies. Aber wir hatten ein gutes Auto, das tadellos funktionierte und dank der neuen Reifen im Finale auch optimal in der Balance war“, sagte Bortolotti.

„Der Lamborghini war heute einfach zu schnell für uns, obwohl wir ein nahezu perfektes Rennen abgeliefert haben und ein nahezu perfektes Auto zur Verfügung hatten“, so AKKA-ASP-Pilot Jules Gounon. Die Lambo-Piloten Mapelli, Caldarelli und Bortolotti zauberten drei perfekte Stints in den Asphalt des Nürburgrings, das war die eine Seite. Dazu hatte man beim Setup offenbar einen Volltreffer gelandet.

Der Rest vom GTWC-Schützenfest leckte nach dem Rennen seine Wunden. Im Audi-Camp darf man von einem Desaster sprechen, auch wenn die WRT-Piloten Dries Vanthoor und Charles Weerts mit Platz 6 nach dem vorzeitigen Gewinn des Sprint-Cup-Titels nun auch die kombinierte GTWC-Wertung für sich entscheiden konnten.

Auf die Frage nach der Audi-Chancenlosigkeit am Ring zuckte WRT-Sportchef Pierre Dieudonné nur die Schultern: „Wir stellten den besten Audi, aber eigentlich waren wir nicht im Rennen, denn wir hatten nach zwei grünen Stints schon eine Minute Rückstand auf den Lamborghini.“

Dass die anderen Audi-Teams von Attempto und Sainteloc mit Pauken und Trompeten untergingen, könnte vielleicht daran liegen, dass sie mit neu homologierten Bremsen gefahren sind – WRT hatte darauf verzichtet. „Audi und Lamborghini sind konzeptionell identische Autos“, so Pirelli-Rennchef Braga. „Und deshalb fahren sie normalerweise immer auf einem ähnlichen Niveau. Doch das war am Nürburgring definitiv nicht der Fall.“

Porsche hatte eingangs der letzten Rennstunde immerhin noch zwei Elfer von GPX Racing (#22) und Dinamic (#54) in den Top 6. Doch die hatten auch schon 40 Sekunden Rückstand auf die Spitze, als die Renngötter bei Porsche den Stöpsel zogen: Erst strandete Klaus Bachler im Dinamic-Elfer beim Restart nach der zweiten Gelbphase in der Mercedes-Arena, in Runde 76 schied Mathieu Jaminet nach Unfall im Schumacher-S aus. Und die beiden BMW M6 GT3 des Walkenhorst-Teams bekleckerten sich mit den Plätzen 12 und 15 auch nicht mit Ruhm.

WRT: Titel-Triple als Ziel

Auch Ferrari hatte nach dem Triumph beim 24h-Rennen in Spa am Nürburgring wenig zu lachen: Zwar verteidigten Côme Ledogar, Alessandro Pier Guidi und Nicklas Nielsen mit Platz 7 im Iron-Lynx-Ferrari (#51) die Führung in der Fahrer- wie auch in der Team-Meisterschaft des Endurance Cups. Doch vor dem Finale in Barcelona im Oktober liegt das WRT-Duo Vanthoor und Weerts mit 13 Punkten Rückstand noch in Schlagdistanz. „Das wird sicher eine große Herausforderung, den Ferrari noch abzufangen, aber wir werden alles geben, um das Titel-Triple in Barcelona perfekt zu machen“, so die Ansage von WRT-Pilot Charles Weerts. ■



GTWC

Das AKKA-ASP-Team belegte beim Endurance Cup am Ring Platz 2


GTWC

Zwei Top-Porsche starteten in den Top 6, im Rennen folgten Ausfälle



GTWC

Der HRT-Mercedes von Engel, Stolz und Bastian holte den dritten Rang

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

VIERTER SAISONLAUF: NÜRBURGRING (D)

Länge der Strecke: 5,137 km; **Renndistanz:** 87 Runden = 446,919 km; **Pole-Position Pro-Klasse:** Mirko Bortolotti, Marco Mapelli, Andrea Caldarelli; Orange 1 FFF-Lamborghini Huracán (#63): 1.54,633 min; **Schnellste Runde:** Mirko Bortolotti; Orange 1 FFF-Lamborghini Huracán (#63): 1.55,832 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#63	Bortolotti/Mapelli/Caldarelli	Orange 1 FFF-Lamborghini	3:00.53,243 h
2.	Pro	#88	Marciello/Fraga/Gounon	AKKA-ASP-AMG GT3	+1,228 s
3.	Pro	#4	Engel/Stolz/Bastian	HRT-Mercedes AMG GT3	+7,847 s
4.	Pro	#163	Siedler/Altoe/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+13,240 s
5.	Pro	#114	Lappalainen/Ghiotto/Rougier	Emil Frey-Huracán GT3	+13,472 s
6.	Pro	#32	Vanthoor/Frijns/Weerts	WRT-Audi R8 LMS GT3	+18,939 s
7.	Pro	#51	Pier Guidi/Nielsen/Ledogar	Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3	+20,827 s
8.	Silver	#14	Feller/Fontana/Ineichen	Emil Frey-Huracán GT3	+21,371 s
9.	Silver	#99	Marschall/Hofer/Aka	Attempto-Audi R8 GT3	+31,142 s
10.	Silver	#7	Tunjo/Dienst/Petit	Toksport-WRT-AMG GT3	+32,683 s
11.	Pro	#66	Mies/Drudi/Schöll	Attempto-Audi R8 GT3	+34,412 s
12.	Pro	#34	Pittard/Yelloly/Dennis	Walkenhorst-BMW M6	+35,743 s
13.	Silver	#30	Pull/Hall/Goethe	WRT-Audi R8 LMS GT3	+36,000 s
14.	Silver	#5	Beretta/Assenheimer/Haupt	HRT-Mercedes AMG GT3	+39,748 s
15.	Pro	#35	Catsburg/Tomczyk/Neubauer	Walkenhorst-BMW M6	+40,520 s

„Die Politik muss offen sein“


FIA

Graham Stoker kandidiert als Nachfolger von FIA-Präsident Jean Todt. Der Brite plädiert für mehr Engagement der FIA bei Fragen zur Zukunft der Mobilität und der Antriebe.

Von: **Marcus Schurig**

Sie bewerben sich für die Nachfolge von Jean Todt als FIA-Präsident. Obwohl Sie schon lange für die FIA arbeiten, ist Ihr Name nicht allen bekannt. Wer ist Graham Stoker?
Ich bin schon mein ganzes Leben großer Motorsportfan, dazu war ich lange Chef des britischen Motorsport-Verbandes. Und in den letzten zwölf Jahren war ich Vizepräsident der FIA unter Jean Todt.

Sind Sie früher selber Autorennen gefahren?
Schon, aber ich war nie sonderlich gut, um ehrlich zu sein. Aber ich habe es immer geliebt, in ein Rennauto einzusteigen und so schnell wie möglich zu fahren. Aber meine Erfahrung würde nie ausreichen, um alle sportlichen Aspekte abzudecken – dafür habe ich mit Tom Kristensen einen echten Experten an meiner Seite.

Wie lauten Ihre wichtigsten Ziele?
Wir stehen vor vielen Herausforderungen, aber das müssen wir als Chance betrachten. Wir müssen uns um die Zukunftsfragen wie Nachhaltigkeit und Umweltschutz kümmern, gleichzeitig müssen wir den Motorsport aus der globalen Pandemie herausführen und das Selbstvertrauen in den großen Meisterschaften wieder stärken. Ein Ziel meines Teams liegt darin, die Möglichkeit zur aktiven Partizipation im Motorsport zu erhöhen, sei es durch Nachwuchsförderung oder durch den Ausbau der digitalen Rennformate. Dazu müssen wir die große Anzahl an Experten aus der Wissenschaft und der Motorsport-Industrie einbinden, um eine Perspektive für den Motorsport und eine Position zu Fragen der Zukunft des Automobils und der Antriebe auf der Straße und der Rennstrecke zu entwickeln. Wir als FIA müssen diese Themen aufnehmen und sollten eine zentrale Rolle bei dieser Bewertung spielen.

Das große Thema in der Autoindustrie ist die Elektrifizierung der Antriebe. Wie stehen Sie dazu?
Das wichtigste Ziel ist, dass die FIA im öffentlichen Diskurs als Stimme in Fragen der Mobilität und des Motorsports gehört und geschätzt wird. Um Antworten auf die drängenden Fragen zu finden, müssen wir die besten Köpfe unserer Branche zusammenbringen und an Lösungen aktiv mitarbeiten. Ich bin mir nicht sicher, dass die Politik, die für die regulatorische Seite verantwortlich ist, in ausreichendem Maße mit den besten Köpfen und Ingenieuren redet.

Die Politik hat beim Thema Antriebe alles auf eine Lösung zugespitzt, den Batterie-elektrischen Ansatz. Viele Experten halten das für einen Fehler ...
Ich halte das ebenfalls für einen Fehler! Die Geschichte lehrt uns, dass man immer Optionen benötigt und nicht nur eine Lösung. Aber die Politik scheint nicht mit Ingenieuren oder Wissenschaftlern zu reden, das ist offensichtlich. Die Ingenieure müssen Lösungen entwickeln, sie müssen auf der technischen Seite die Dinge antreiben. Die Politik muss offen sein für technologische Lösungen, für neue Wege und auch für unorthodoxe Methoden.

Le Mans ist ja hier ein gutes Beispiel ...
Das stimmt, in Le Mans stand immer die technische Innovation im Zentrum der Reglements. Wir müssen offen bleiben für Innovation, denn Dogmatismus hilft nicht weiter. Biokraftstoffe und in der Folge die E-Fuels sind eine sehr gute Option für die Zukunft. Oder nehmen Sie die Formel 1, deren Motoren mittlerweile einen Wirkungsgrad von 52 Prozent haben, das ist 10 Prozent höher als bei Motoren für den Straßenbetrieb! Wir sollten uns genau ansehen, was beispielsweise Toyota auf dem Gebiet der Wasserstoff-Verbrennungsmotoren gerade macht, wir müssen all diese Ansätze ernst nehmen. Es gibt sehr viele Möglichkeiten, die Zukunft zu gestalten, einige Lösungen sind schon da, andere müssen erst noch entwickelt werden. Aber genau dafür müssen wir offen sein! Wir müssen die Universitäten bei der Suche nach Lösungen hinzuziehen.

Was kann die FIA tun, um diese Dinge voranzubringen?
Im Moment sehe ich viel Konfusion in der politischen und öffentlichen Debatte. Die FIA muss ihren Beitrag leisten, um die Politik und die Experten wieder zusammenzubringen. Wir haben Zugriff auf diese Experten, wir arbeiten seit vielen Jahren mit den besten Köpfen zusammen, das sollte die Politik nutzen. Übrigens kann der Motorsport hier Anregungen geben, denn im Motorsport geht es um nichts anderes als höchstmögliche Effizienz. Motorsportler sind die Experten der Effizienz – man muss nur zuhören oder die verschiedenen Parteien zusammenbringen. ■

DAS TEAM VON FIA-KANDIDAT STOKER

STOKER WILL MIT EXPERTENTEAM PUNKTEN
Graham Stoker hat als Kandidat für die Nachfolge von FIA-Präsident Jean Todt zwei Experten in sein Team berufen, die als Vizepräsidenten die Bereiche Sport und Mobilität führen sollen: Le-Mans-Sieger Tom Kristensen kandidiert als Vizepräsident für den Sport, Thierry Willemarck soll den Mobilitätsbereich führen. Willemarck ist gelernter Wirtschaftsingenieur und arbeitete als CEO bei mehreren großen internationalen Firmen.


FIA

Thierry Willemarck ist der Verkehrsexperte


FIA

Tom Kristensen ist der Motorsportexperte

GTWC: SRO-Chef Stéphane Ratel verlegt deutschen Endurance-Lauf nach Hockenheim

GTWC ohne Nürburgring

GT-Promoter Stéphane Ratel hat beim deutschen Lauf zum Endurance Cup am Nürburgring den GTWC-Kalender für 2022 veröffentlicht. Einzige Änderung im Vergleich zu dieser Saison: Die GTWC fährt nicht mehr am Ring, sondern wandert nach Hockenheim ab. Wir nennen die Gründe.

Von: **Marcus Schurig**

Seit 2012 war die GT World Challenge am Nürburgring ein verlässlicher Fixtermin, immer Anfang September. Das ist 2022 vorbei: GT-Promoter Stéphane Ratel verkündete ausgerechnet am Nürburgring das Ende der Partnerschaft mit selbigem. Nur wenige hatten mit dem drastischen Schritt gerechnet. Die Gründe? Ein wesentlicher Punkt ist die Preisgestaltung: Laut einem Insider liegen die Kosten für einen Füntages-Event in Hockenheim um circa 100000 Euro niedriger als am Nürburging. Mit dem Weggang der GTWC verliert der Nürburgring 2022 Einnahmen im Bereich von knapp einer halben Million Euro.

Zweitens glänzte der Nürburgring am letzten Wochenende zwar mit Spätsommerwetter vom Feinsten, doch die Teams hatten wegen des normalerweise wechselhaften und kalten Wetters in der Vergangenheit häufiger einen Wechsel angeregt.

Drittens gab es einen aktuellen Anlass: Der Streit um die fliegenden Bauten. Das betrifft die Zeltbauten im Fahrerlager mit einer Grundfläche von über 75 Quadratmetern. Für alles, was größer ist, muss ein deutsches Prüfzertifikat vorgelegt werden, samt statischer Berechnung. Seit einem Rechtsstreit zwischen der Nürburgring GmbH und dem Bauamt des Kreises Ahrweiler überprüft der Kreis die Zelte mit, sagen wir, großer Akribie.


GTWC

Auf Nimmerwiedersehen: Die GTWC verlässt ab 2022 den Nürburgring

Der Clou: Ein französisches oder italienisches Prüfzertifikat gilt nicht, trotz EU, trotz vereinheitlichter Bestimmungen. „Das ist ungefähr so, als dürfte ich mit meinem in Frankreich zugelassenen Auto nicht in Deutschland fahren“, sagte ein französischer Teamchef. Am Wochenende eskalierte der Streit: Drei große Partner und Partnerserien der GTWC beschwerten sich bei Ratel und forderten, in Zukunft nicht mehr am Ring zu starten. Der Streit um die Prüfzertifikate brachte den Kessel angeblich zum Überkochen. ■

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Audi nur mit punktuellen IMSA-Einsätzen?

Audi ohne Werksteam in IMSA?

Die Gerüchte gibt es schon länger, doch jetzt verdichten sich die Hinweise: Audi will mit dem neuen LMDh-Topwagen ab 2023 offenbar nicht die volle IMSA-Saison bestreiten, sondern nur ausgewählte Läufe.

Von: **Marcus Schurig**

Bereits beim achten Lauf der IMSA-Meisterschaft in Road America Anfang August gab es Indizien dafür, dass Audi mit dem neuen LMDh-Prototypen ab 2023 nicht wie von vielen gedacht die volle IMSA-Saison mit einem Werksteam bestreiten wird. Jetzt wird immer deutlicher, dass es offenbar nur punktuelle Renneinsätze bei den Highlight-Rennen geben soll, also vermutlich im Endurance Cup, der die Rennen in Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta (PLM) zu einer Sonderwertung verbindet. Über die Gründe muss spekuliert werden, da sich Audi nicht offiziell äußert.

Erstens sind fast alle amerikanischen Topteams bereits vergeben: Penske mit Porsche, Chip Ganassi mit Cadillac und Rahal mit BMW. Übrig war nur Andretti Motorsport, die mit BMW schon in der Formel E kooperiert haben. Offenbar konnte man sich finanziell nicht einigen, und hier spielt wohl auch eine Rolle, dass Audi Nordamerika einen Teil des Budgets hätte mitfinanzieren müssen. Als vorläufige LMDh-Stammfahrer für die WEC und die punktuellen IMSA-Einsätze sind bei Audi mittlerweile offenbar René Rast, Robin Frijns und Nico Müller gesetzt. ■

24h Series

Herberth-Doppel siegt in Barcelona

Das Herberth-Team hat beim 24h-Rennen in Barcelona einen Doppelsieg gefeiert. Der neue Audi R8 LMS Evo2 fuhr auf Platz 5.

Von: **Michael Bräutigam**

Aller guten Dinge sind drei: Nach 2016 und 2018 gelang dem Herberth-Team bereits der dritte Gesamtsieg bei den 24h von Barcelona und gleichzeitig der dritte Saisonsieg. „Wir haben gestern und heute keine Fehler gemacht“, verriet Robert Renauer nach dem Rennen das Erfolgsgeheimnis. Er hatte den Porsche mit der Nummer 91 auf die Pole gefahren und siegte gemeinsam mit Schlussfahrer Daniel Allemann, Ralf Bohn und Alfred Renauer. Das Schwesterauto mit der Nummer 92 (Häring/Gonzales/Triller/Seefried/Müller) komplettierte den Teamerfolg. P3 ging an den Audi von Rutronik Racing (Kaffer/Erhart/Doppelmayr/Herberger). Der neue Audi R8 LMS Evo2 landete bei seinem Renndebüt hinter dem Mercedes von IDEC Sport auf dem fünften Gesamtrang und holte einen Klassensieg.

Auf dem starken siebten Gesamtrang lief bereits der erste KTM X-Bow GTX von Reiter Engineering ein. Bester Cup-Porsche wurde jener von Willi Motorsport by Ebimotors auf P8. Der GT4-Klassensieg ging auf Gesamtrang 12 an den BMW von ST Racing.

Bei den Tourenwagen konnte erneut Autorama Motorsport by Wolf-Power Racing feiern. Die Schweizer holten mit ihren zwei VW Golf GTI in der TCE-Gesamtwertung einen Doppelsieg. ■



Pole-Position für Reifenflüsterer Ogier: Er hat hier schon gewonnen

ROESELER

Die neue Härte

Nach acht Jahren Pause steht Griechenland wieder auf dem Tourneeplan der WM. Die Teams sind gewarnt, denn auch die 65. Ausgabe der berühmt-berüchtigten Rallye Akropolis soll vor allem eines: Menschen und Maschinen an ihre Grenzen bringen.

Von: **Reiner Kuhn**

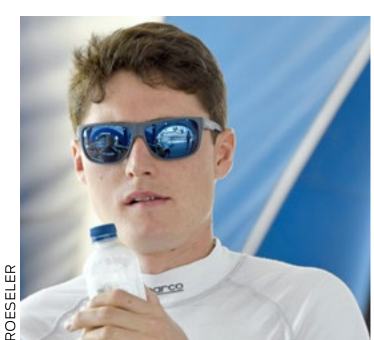
Man beachte das Kleingedruckte: „Rallye der Götter", lautet der Zusatz beim neunten von zwölf WM-Läufen in Griechenland. Dass göttlicher Beistand nirgends nötiger scheint als hier, bestätigt ein Blick zurück (siehe auch Seite 22). Vor genau zehn Jahren musste Rekordweltmeister Loeb seinem jungen Citroën-Teamkollegen den Vortritt lassen. Dieser hat fortan weitere 52 WM-Läufe und sieben WM-Titel gewonnen. Dem nicht genug, führt Sébastien Ogier die WM-Tabelle mit satten 38 Punkten Vorsprung an.

„Von der Charakteristik der Rallye scheint sich wenig geändert zu haben. Einige Prüfungen führen über flüssige Schotterpisten, andere sind extrem kurvig und von Steinen übersät. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es hier weniger auf die Zeit in einer WP als vielmehr auf die Konstanz über eine Etappe ankommt", blickt der Franzose auf den bevorstehenden Brutaloritt. Er weiß: Seine Kontrahenten müssen angreifen und mehr riskieren.

Blick in die Glaskugel

Einen Favoriten auszumachen, kommt dem Blick in die Glaskugel gleich, wie zwei Fakten aus der Akropolis-Historie bestätigen: Ford ist mit seinen robusten Autos, ob Escort, Sierra, Focus oder Fiesta, die erfolgreichste Marke beim griechischen WM-Lauf, das lässt auch M-Sport-Jungstar Adrien Fourmaux hoffen. Noch bemerkenswerter: Ausgerechnet der für seine ungestüme Fahrweise bekannte Colin McRae triumphierte mit fünf Siegen am häufigsten. Heißt: Die Götter müssen einem gewogen sein.

Auch die diesjährige Ausgabe verspricht, Mensch und Material an die Belastungsgrenzen zu treiben. Auf dem Programm stehen 1285,85 Gesamtkilometer mit 15 Wertungsprüfungen über insgesamt 292,19 WP-Kilometer. Bei



ROESELER

M-Sport-Hoffnungsträger: Fourmaux

hochsommerlichen Temperaturen ist in den Cockpits körperliche Fitness gefragt. Zur Hitze gesellt sich das niedrige Tempo. Dabei agieren nicht nur die Motoren und Getriebe im thermischen Grenzbereich, sondern auch die Schotterreifen.

Die Spitze des 54 Teams zählenden WM-Feldes bilden elf World Rally Cars. Hyundai und Toyota sind erneut mit je vier Autos dabei. M-Sport betreut neben seinen beiden Werkswagen den Ford Fiesta WRC von Jourdan Serderidis. Von den 34 Zweitliga-Teams gehen neun in der WRC2 an den Start und 18 in der für Privatfahrer reservierten WRC3. Dahinter folgen zwei seriennahe Rally3-Turboallradler und sechs Rally4-Fronttriebler. ■

WM-NACHRICHTEN

SORDO MIT SPEZIELLEM KOMMUNIKATIONS-TEST

Nach Carlos del Barrio und Borja Rozada wechselt Hyundai-Teilzeitwerksfahrer Dani Sordo vor der Akropolis-Rallye mit Cándido Carrera erneut seinen Beifahrer aus. Um sich optimal aufeinander einzustellen und die Abläufe durchzuspielen, absolvierten die beiden Spanier in ihrer Heimat einen Probegalopp und gewannen im Kundensport-i20-Rally2 eine regionale Asphaltrallye mit über drei Minuten Vorsprung.

ENDLICH MAL ZU HAUSE

Seit 2014 hat Jourdan Serderidis 23 WM-Läufe bestritten, ob in Australien, Mexiko, Schweden oder Deutschland, die letzten acht allesamt in einem World Rally Car. Nun kann der potente Privatier erstmals auch bei seinem weltmeisterlichen Heimspiel in Griechenland antreten, er mietete sich bei M-Sport ein. Damit die nachfolgenden WRC2-Asse nicht zu sehr unter seiner Staubfahne leiden, hat er bei zwei griechischen Meisterschaftsläufen Wettbewerbskilometer in einem Rally2 getankt.

WRC2: TITELDUELL

In der mit neun Teams stark und breit besetzten WRC2 kommt es zum vorentscheidenden Duell der beiden Titel-Aspiranten Andreas Mikkelsen (Skoda) und Mads Östberg (Citroën). Den Sieg wollen auch Hyundai-Junior Oliver Solberg und Nikolay Gryazin, der statt im VW Polo im frei gewordenen M-Sport Fiesta von Teemu Suninen antritt.

WRC3: GIPFELTREFFEN

Zwar kommen acht der insgesamt 18 WRC3-Privatiers aus Griechenland, im Fokus steht jedoch ein Pole. Um im Titelrennen noch an Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën) vorbeizuziehen, muss Kajetan Kajetanowicz vor dem Franzosen ins Ziel kommen. Gewinnt Rossel, ist ihm der WRC3-Titel kaum noch zu nehmen. ■ RK



Bei seinem erst vierten WRC-Start gewinnt Lappi im Toyota Yaris WRC sein Heimspiel

ROESELER

Rallye-WM

Lappi zurück im Glück

Jetzt ist es raus: Esapekka Lappi rückt beim WM-Heimspiel in Finnland in einem fünften Yaris WRC aus. Damit ist klar: Ab kommender Saison ist der 30-jährige Finne wieder Teil der Toyota-Werksriege.

Von: **Reiner Kuhn**

Ende 2019 sperrte Citroën über Nacht sein Werksteam zu, und der von Toyota gekommene Esapekka Lappi stand nach nur einer Saison ohne Job da. Ein Jahr später der nächste Rückschlag: M-Sport konnte und wollte sich den noch von Citroën bezahlten Finnen nach der nur sieben WM-Läufe umfassenden Saison 2020 nicht mehr leisten, Lappi stand erneut auf der Straße. Kurzerhand sattelte der junge Familienvater um, gründete einen florierenden Teilehandel und versuchte, mit Gastauftritten in der WRC2 im Gespräch zu bleiben – mit Erfolg.

Zwei Starts und zwei souveräne WRC2-Siege gegen die direkte Konkurrenz vom Schlage eines Andreas Mikkelsen, Teemu Suninen oder Mads Östberg um die wenigen Werkscockpits reichten für die Pole-Position bei seinem früheren Arbeitgeber Toyota.

Unvergessen, als er beim finnischen Heimspiel 2017 nicht nur erstmals auf dem Podium stand, sondern zugleich einen viel umjubelten Heimsieg feierte. Doch nur ein Jahr später verließ er das von Tommi Mäkinen geführte Team. Zu den Gründen will er eigentlich nichts sagen, nur so viel: „Vielleicht waren es ähnliche Gründe warum Ott Tänak trotz WM-Titel nur zwei Jahre blieb.“ Geschichte. Jetzt ist Lappis ehemaliger Teamkollege Jari-Matti Latvala Teamchef. Mit dem sensiblen Routinier soll wieder jene Nestwärme eingekehrt sein, die Fahrer wie Elfyn Evans, Kalle Rovanperä oder Lappi brauchen, um sich wohlzufühlen und Topleistungen abzurufen.

Lappis Rückkehr ins Yaris-WRC-Cockpit beim Heimspiel ist mehr als die PR-trächtige Bestätigung seiner Verpflichtung. Bevor er sich 2022 den Hybrid-Yaris Rally1 mit Aussteiger Sébastien Ogier teilt, könnte er auf heimischen Pisten auf Anhieb ganz vorne mitfahren und so helfen, den Hyundai-Piloten wichtige Punkte wegzunehmen. ■

WRC2

Suninen im VW Polo

Kaum wurde die Trennung von Teemu Suninen und M-Sport bekannt, hat der Finne beim Heimspiel mit einem VW Polo in der WRC2 genannt.

Das heimische Mächtigkeitsspringen ist für die fliegenden Finnen der alljährliche Saisonhöhepunkt. Kaum verwunderlich also, dass Teemu Suninen trotz seinem Aus bei M-Sport für den traditionsreichen Schotterritt rund um Jyväskylä genannt hat. „Wir starten mit dem VW Polo in der WRC2. Es fühlt sich immer besonders an, bei meiner Heimrallye zu fahren. Ich kann es kaum erwarten, vor allem, weil es die 70. Ausgabe der Rallye Finnland ist“, so der 27-Jährige.

Suninens letzter Auftritt in einem nicht von M-Sport gebauten Auto war 2016, als er in einem Skoda Fabia R5 Vizemeister in der WRC2 wurde. Womöglich führt ihn sein Weg vom von Movisport eingesetzten VW wieder zurück zu den Tschechen, um dort zu helfen, den neuen Skoda Fabia Rally2 zu entwickeln. ■ RK



MOVISPORT

Privat finanziert: Suninens WRC2-VW Polo für das Jubiläums-Heimspiel

Rallye-EM

Auf großer Werbetour

Im Dezember will Mohammed bin Sulayem Nachfolger von FIA-Präsident Jean Todt werden. Bei der Barum Rally Zlin betrieb der 59-Jährige Eigenwerbung.

Beim tschechischen EM-Lauf rund um Zlin nahm im als Vorausauto eingesetzten Ford Fiesta Rally3 Mohammed bin Sulayem Platz. Für den 59-Jährigen vertrautes Terrain, so hat der Araber elf EM-Starts, 23 WM-Auftritte und insgesamt 79 Rallyes im Mittleren Osten bestritten und dort 59 Siege und 14 Meistertitel abgeräumt.

In Tschechien sprach Bin Sulayem mit Funktionären, Herstellervertretern und Teams. Es ist Wahlkampf. Nachdem er 2013 seine Bewerbung um das Präsidentenamt der FIA vorzeitig zurückzog, warf er diesmal als Erster seinen Hut in den Ring. Noch vier Monate bleiben dem Mann aus den Emiraten, die Landesverbände von sich zu überzeugen. Gegenkandidat ist der Brite Graham Stoker, seit 2004 Mitglied im FIA-Weltrat. ■ RK



ERC

Überraschungsgast beim EM-Lauf: FIA-Präsidentschafts-Kandidat Bin Sulayem

Abbrings Schubser konnte Kristoffersson abfangen, den Antriebsschaden nicht

KOPF

Kein Konter des Meisters

Wieder nur zehn Autos in der WRX, wieder ein Doppelerfolg für die Hansen-Brüder, die in der Bretagne ein fehlerloses Wochenende lieferten. Johan Kristoffersson hatte wieder Pech. Ins Glück fuhr in Lohéac ein Deutscher.

Von: **Sven Kopf**

Im „Tempel des Rallycross" (O-Ton Sébastien Loeb) wurde die Startaufstellung in feierlichem Rahmen im Motorsport-Museum direkt neben der Strecke ausgelost. Ein guter Ort also, um Geschichte zu schreiben. Johan Kristoffersson (Audi) fand sich mittig neben Timmy Hansen (Peugeot) und Kevin Abbring (Renault). Kristoffersson gewann den Start, bekam aber einen kleinen Klaps von Abbring aufs Hinterteil. Komplett quer flog der Weltmeister durch die erste Kurve. Wäre der Schwede abgeflogen, man hätte noch am Montag nach den Einzelteilen gesucht. Doch es klappte, vor den verdutzten Verfolgern und unter dem Raunen der Zuschauer stabilisierte er sein Supercar, und auch wenn sich Niclas Grönholm (Hyundai) die erste Bestzeit sicherte, schien es, als könne König Johan wie früher übers Wasser gehen.

Timo Scheider (Seat) war anfangs nicht zufrieden, hatte aber einen Plan. „In den Semis herrscht Krieg, aber wir sind gewappnet" sagte er. Seine Zuversicht zog er aus seiner Reifentaktik, denn für die Finalläufe hatte er sich ein paar gute Reifen aufgehoben. Gar nicht so einfach, bei einer reifenmordenden Piste ohne viel Schotter. Tatsächlich erzielte er damit ein gutes Resultat, ins Finale zog er als Zweiter zwischen Timmy Hansen und Kristoffersson ein, wobei Letzterer mit einem Antriebswellenschaden mit Mühe Rang 3 verteidigte, aber trotzdem das Finale verpasste, weil das Zeitfenster für die Getriebereparatur zu knapp bemessen war. Das bedeutete Abbring im Finale und freie Bahn für die Hansens, die nach Timmys Startgewinn einen Paarlauf hinlegten. Die schwedischen Brüder schrieben mit dem dritten Doppelsieg im dritten Rennen Geschichte. Der im Halbfinale noch ebenso schnelle Scheider wurde im Finale von einer defekten Servolenkung eingebremst – nur Rang 6. „Da müssen wir vielleicht noch mal die Konstruktion verbessern" überlegte Scheiders Teamchef René Münnich, der zu diesem Zeitpunkt mit seinem Seat ebenfalls Geschichte geschrieben hatte.

Allein gegen die Gallier

Münnich startete in der wesentlich stärker besetzten Europameisterschaft und schlug sich dort mit einem Dutzend schlagkräftiger Franzosen und den ehemaligen WM-Piloten Andreas Bakkerud und Janis Baumanis (beide Skoda) herum. In den vier Vorläufen hatte Münnich zwar keine Bestzeit gesetzt, in der großen Pause vor den Finalrennen jedoch Zeit in die Reifenwahl investiert. Mit einem speziellen Programm hatte er akribisch jeden Reifen erfasst und wusste über jeden Meter Bescheid, den seine Pneus bisher gelaufen waren. Die besten Gummis legte er sich für die Finals zurecht. „Aus der ersten Startreihe im Semifinale sollte ein Sieg möglich sein, und dann stehe ich im Finale auch in der ersten Reihe" so sein Plan. Dieser ging mehr als auf, er heftete sich an Bakkerud und blieb ihm auf den Fersen, kurz vor dem Ende wurde der Norweger langsamer, der verdutzte Münnich zog vorbei. Im Finale aus der ersten Reihe gestartet, ließ er nach gewonnenem Start nichts anbrennen und sorgte für den ersten Sieg eines deutschen Fahrers in der EM-Topklasse. „Good Job, old Man", gratulierte Kristoffersson anschließend voller Anerkennung. Der Erfolg bringt ihn hinter Bakkerud auf Tabellenrang 2. ■

HALBFINALE 1

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	Scheider	Seat Ibiza
3.	Kristoffersson	Audi S1
4.	Abbring	Renault Mégane
5.	O'Donovan	Ford Fiesta

HALBFINALE 2

1.	K. Hansen	Peugeot 208
2.	Szabó	Hyundai i20
3.	Grönholm	Hyundai i20
4.	Ide	Audi S1
5.	Knapick	Citroën DS3

FINALE

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	K. Hansen	Peugeot 208
3.	Grönholm	Hyundai i20
4.	Abbring	Renault Mégane
5.	Szabó	Hyundai i20
6.	Scheider	Seat Ibiza

WM-STAND FAHRER

1.	Timmy Hansen	85 Punkte
2.	Kevin Hansen	75
3.	Krisztián Szabó	58
4.	Johan Kristoffersson	57
5.	Kevin Abbring	55
6.	Niclas Grönholm	51

WM-STAND TEAMS

1.	Hansen World Rallycross Team	160 Punkte
2.	GRX-Set World RX Team	109
3.	KYB EKS JC	94



RED BULL

Volle Ladung: Münnich mit EM-Sieg

Mit fünf zum ersten Mal an der Piste: Der neue Estering-Chef Lemme

Der Mann von der Zahnradbahn

KOPF

Mitten in der unberechenbaren Corona-Pandemie den Vorsitz eines kleinen Vereins zu übernehmen, dessen Existenz von seinen Gegnern in jahrelangen gerichtlichen Auseinandersetzungen infrage gestellt wurde, klingt nach einem Projekt der Sorte „Finger weg!“ Estering-Chef Jan André Lemme hat dagegen entschieden anzupacken.

Von: **Sven Kopf**

Mit diesem Team im Rücken habe ich keine Angst“, sagt der erste Vorsitzende des ACN Buxtehude und ergänzt: „Man muss nicht viel besprechen, viele Handgriffe sitzen, ein Zahnrad greift ins andere.“ Der Club hat sich dank seines Zusammenhalts und seiner Professionalität seit Jahrzehnten gegen alle erdenklichen Widerstände und Widrigkeiten behauptet, manchmal kommt man sich vor wie das berühmte gallische Dorf aus dem Asterix-Comic, das den Römern die Stirn bietet.

Zähes Ringen

Erst 2018 verhängte das Verwaltungsgericht Stade einen Betriebsstopp für den Estering. Mit der drohenden Stilllegung kehrte ein Gespenst aus den 80ern zurück, als die Anlage schon einmal die Tore schließen musste. 1983 fiel sogar eine ganze Saison ins Wasser – obwohl im Tal der Este zu diesem Zeitpunkt bereits seit zehn Jahren die Motoren brummten. Erstmals im Mai 1972 war Rallycross zu sehen, noch bevor die FIA diesen Sport zu einer Europameisterschaft adelte. Nach Lydden Hill ist der Estering die älteste Rallycross-Piste, auf der internationale Wettbewerbe ausgetragen werden. Die ganz graue Vorzeit mit Motorrädern und Autocrossern kennt der erst 30-jährige Clubchef Lemme nur aus den Erzählungen der Alten oder vergilbten Fotoalben.



WRX

Legendär: In der ersten Kurve am Estering soll es weiter ordentlich rumpeln

„Ich muss fünf Jahre alt gewesen sein, als ich erstmals zugeschaut habe“, erinnert er sich. Als Teenager wurde er Vereinsmitglied. Lemme ist gelernter Automobilkaufmann, der ein Studium im internationalen Businessmanagement aufsattelte. Was den neuen Posten betrifft, sagt er grinsend: „Ich bin wohl als Letzter zurückgetreten, als es um die Wahl des ersten Vorsitzenden ging.“ Tatsächlich war er da schon jahrelang im Vorstand, fungierte als Sportleiter und im Orga-Team für die WM-Läufe.

Trotz aller Sorgen, das kleine Buxtehude könnte sich mit der Weltmeisterschaft verheben, und trotz Pandemie steht der Verein solide da, Testtage sichern den Unterhalt der Strecke. Auch WM-Teams mieten die Anlage – und das mitunter sehr spontan: „Drei Tage Vorlauf war das Kürzeste bisher, aber auch das hat geklappt“ erklärt Lemme. Mattias Ekström war da, Volland Racing oder René Münnich mit seiner Mannschaft. „Wir machen da schon was richtig“ freut sich Lemme über die hochkarätigen Gäste.

In diesem Jahr startete endlich wieder der Rennbetrieb. Veranstaltungen zur Europa- oder Weltmeisterschaft stehen nicht ganz oben auf der Agenda, es gilt vor allem, die Pandemie zu überstehen. „Wir sind froh, dass die Rennen zur DRX im August durchgeführt werden konnten. Ein internationaler Lauf muss für uns ja finanziell auch irgendwie aufgehen“, so Lemme. Die Austragung eines EM-Laufs scheint in greifbarer Nähe. Der neue Promoter signalisiert, dass der Estering zumindest wieder Austragungsort für einen EM-Lauf werden könnte.

In der WM forderten die Werksteams massive Modernisierungsmaßnahmen. Aber Bauvorhaben wie die Fußgängerbrücke über die Strecke ins Fahrerlager oder ein Neubau des altersschwachen Rennleitungsturms im Herzen der Anlage bleiben weiter Zukunftsmusik. „Die Zeiten haben sich grundlegend verändert. Wir behalten die Jugendförderung im Auge, bezahlbarer Motorsport muss her, und auch auf nationaler Ebene werden wir in naher Zukunft E-Autos sehen“, glaubt der ACN-Chef, der bereits Gespräche über eine mögliche Lade-Infrastruktur führt. Die alternative Mobilität könnte nicht zuletzt auch der Ausweg aus den ewigen Querelen mit lärmempfindlichen Anwohnern sein. ■

MCKLEIN

Kalimera Loeb: Der Rekord-Weltmeister siegte 2005 im griechischen Staub

Rallye der Götter

Ein Klassiker ist zurück in der Rallye-WM. Nach acht Jahren Pause kehrt die Akropolis Rallye auf die WM-Bühne zurück. Die brutalen Schotterpisten Griechenlands foltern Mensch und Material. Hitze und Staub zermürben – ein Epos aus Heldentaten und vernichtenden Niederlagen.

Von: **Dirk Johae**

Der Blick in die Historie kann manchmal auf die falsche Fährte führen: Nicos Papamichael, Sieger der ersten Internationalen Akropolis Rallye, steuerte einen Jaguar XK 140 Coupé. Allerdings ließ sein Fahreranzug im Stil einer Militäruniform ahnen, auf was sich der freundlich lächelnde Grieche mit Moutache-Bärtchen und seine Weggefährten da einließen. Schon für seinen elegant geschwungenen Zweisitzer aus Coventry war die Akropolis eine Tortur. Liebhaber von klassischen Jaguar-Modellen sollten die nächsten Zeilen lieber überspringen: 1728 Kilometer auf einer Mischung aus befestigten und unbefestigten Straßen. Von 26 Autos, die am Fuß der Akropolis gestartet waren, überstanden nur sechs die Materialschlacht.

Kapitän und Kadett

Aber schon damals in den 50er-Jahren entwickelte die Melange aus Distanz, Tempo, Rumpelpisten und Hitze eine göttliche Anziehungskraft. Mancher widmete dem Rallye-Epos sein ganzes Fahrerleben. Johnny Pesmazoglou beispielsweise gewann nur einmal, 1955, in einem Opel Kapitän. Er konnte aber von der Akropolis nicht lassen, bis er 78 Jahre alt war. 1987 bestritt er seine 34. und letzte – in einem Opel Kadett GSI Gruppe A auf Platz 22. Nicht nur deshalb schrieb diese Akropolis Geschichte: Es war die erste nach der legendären Gruppe-B-Ära.

Die Akropolis war schon im ersten WM-Jahr 1973 im Kalender. Damals gewannen Jean Luc Therier und Christian Delferrier im Renault Alpine A110 vor Rauno Aaltonen/Robin Turvey im Fiat 124 Abarth – mit sieben Minuten Vorsprung. Die unverwüst-



MCKLEIN

Limousinen bevorzugt: Böhringer im Mercedes 1963



MCKLEIN

Traumkulisse: Röhrl/Geistdörfer vor Meteora



MCKLEIN

Erster WM-Sieg: Walter Röhrl/Jochen Berger 1975


MCKLEIN

„Die Akropolis ist eine der reizvollsten und herausforderndsten Rallyes der Weltmeisterschaft. Die Streckenbedingungen sind nicht ideal und die Temperaturen sehr hoch, du spürst, wie der Staub dir den Atem nimmt. Körperlich ist diese Rallye extrem belastend.“

Colin McRae (Rekordsieger)

liche Plastikflunder aus Dieppe schien nur auf den ersten Blick zu fragil, um diese Tortur zu überstehen, anders als der Opel Ascona, mit dem Walter Röhrl 1975 seinen ersten WM-Sieg herausfuhr. „Die Akropolis Rallye war der verrückteste WM-Lauf in Europa“, erinnert sich der zweifache Rallye-Weltmeister. Den WM-Klassiker gewann Röhrl insgesamt drei Mal. Nach 1978 im 131 Abarth siegen Röhrl/Geistdörfer im Lancia 037 Rally. Ironie der Geschichte: Ein Ermüdungsbruch am überlegen führenden Audi Quattro von Hannu Mikkola führte zum Ausfall des Finnen. Röhrl erbte den Sieg im Gruppe-B-Lancia und legte den Grundstein für den letzten Titelgewinn eines Hecktrieblers. Es war zudem der letzte Erfolg mit Zweiradantrieb in Griechenland.

King Colin

Die Könige der Akropolis sind aber weder Walter Röhrl, Carlos Sainz oder Miki Biasion, alle dreimal Gesamtsieger. Die Rekordliste führt der „Schotter-Schotte“ Colin McRae an. Der Weltmeister von 1995 gewann die Akropolis fünf Mal. Zwischen 2000 und 2002 fuhr er mit Beifahrer Nicky Grist sogar drei Erfolge in Serie ein. McRaes damaliger Subaru-Teamchef David Richards, selbst an der Seite von Ari Vatanen 1981 Weltmeister, verrät das Geheimnis: „Colin kennt sich hier aus. Er hat seine eigene Taktik, diese Rallye anzugehen.“ 1996 zeigte McRae das im Subaru Impreza gleich zu Beginn. Schon auf der ersten Prüfung nahm er dem schnellsten Verfolger Carlos Sainz 30 Sekunden ab. Der Spanier hatte sechs Jahre zuvor an gleicher Stelle seinen ersten WM-Sieg gefeiert. Am Ende hatte Colin McRae 50 Sekunden Vorsprung auf Tommi Mäkinen im Mitsubishi. Dumm, wenn der Olymp nicht mitspielt: Der viermalige Weltmeister konnte die Rallye der Götter nie gewinnen. Der zweite Platz 1996 hinter McRae blieb das beste Ergebnis des Finnen. Die Akropolis hat ihre Lieblinge und ihre tragischen Helden.

Im Auto schlafen

Das galt bis in die Neuzeit: Ausgerechnet der als zu wild verschrieene Jari-Mati Latvala trug sich mit dem VW Polo 2013 als bislang Letzter in die Siegerliste ein. Ausgerechnet hier schafften sie in einer von Teamkollege Sébastien Ogier beherrschten Saison ihren einzigen Erfolg. Zugegeben, die Rallye hatte zuletzt einiges an Länge und Härte verloren. Nach dem WM-Aus als Spätfolge der Finanzkrise überlebte sie mehr schlecht als recht als EM-Lauf, zeitweilig mit teilweise asphaltierten Prüfungen.

Doch das ist Geschichte, die 65. Ausgabe soll wieder ein echter Schotter-Klopper werden. Dieses Mal im September ausgetragen, wird es aber wohl nicht die gewohnte Hitzeschlacht. Der Wetterbericht verspricht bewölkte 28 Grad.

Sonst im Frühsommer verortet, war es hinter dem Parnassos-Gebirge schon im Juni so heiß, dass die Teams über Klimaanlagen diskutierten. Nach der Jahrtausendwende schluckten die Piloten zeitweilig Sonden zur Kreislaufüberwachung. Der heutige Toyota-Teamchef Latvala, erstmals mit 18 in Griechenland am Start, gesteht: „Nach dem ersten Tag war ich so müde, dass ich im Auto schlafen wollte.“ ■

RALLYE AKROPOLIS. ALLE GESAMTSIEGER AB 1973

Jahr	Fahrer / Beifahrer	Auto
1973	Jean-Luc Thérier/Christian Delferrier	Renault Alpine A110 1800
1974	nicht ausgetragen aufgrund der Ölkrise	–
1975	Walter Röhrl/Jochen Berger	Opel Ascona 1.9 SR
1976	Harry Källström/Claes-Göran Andersson	Datsun Violet 160J
1977	Björn Waldegård/Hans Thorszelius	Ford Escort RS 1800 MkII
1978	Walter Röhrl/Christian Geistdörfer	Fiat 131 Abarth
1979	Björn Waldegård/Hans Thorszelius	Ford Escort RS 1800 MkII
1980	Ari Vatanen/David Richards	Ford Escort RS 1800 MkII
1981	Ari Vatanen/David Richards	Ford Escort RS 1800 MkII
1982	Michèle Mouton/Fabrizia Pons	Audi Quattro
1983	Walter Röhrl/Christian Geistdörfer	Lancia 037 Rally
1984	Stig Blomqvist/Björn Cederberg	Audi Quattro A2
1985	Timo Salonen/Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16 E2
1986	Juha Kankkunen/Juha Piironen	Peugeot 205 Turbo 16 E2
1987	Markku Alén/Ilkka Kivimäki	Lancia Delta HF 4WD
1988	Miki Biasion/Tiziano Siviero	Lancia Delta Integrale
1989	Miki Biasion/Tiziano Siviero	Lancia Delta Integrale
1990	Carlos Sainz/Luis Moya	Toyota Celica GT-4 (ST165)
1991	Juha Kankkunen/Juha Piironen	Lancia Delta Integrale 16V
1992	Didier Auriol/Bernard Occelli	Lancia Delta HF Integrale
1993	Miki Biasion/Tiziano Siviero	Ford Escort RS Cosworth
1994	Carlos Sainz/Luis Moya	Subaru Impreza 555
1995	Armodios Vovos/Konstantinos Stefanis	Lancia Delta HF Integrale
1996	Colin McRae/Derek Ringer	Subaru Impreza 555
1997	Carlos Sainz/Luis Moya	Ford Escort WRC
1998	Colin McRae/Nicky Grist	Subaru Impreza S4 WRC
1999	Richard Burns/Robert Reid	Subaru Impreza S5 WRC
2000	Colin McRae/Nicky Grist	Ford Focus RS WRC
2001	Colin McRae/Nicky Grist	Ford Focus RS WRC
2002	Colin McRae/Nicky Grist	Ford Focus RS WRC 01
2003	Markko Märtin/Michael	Park Ford Focus RS WRC
2004	Petter Solberg/Phil Mills	Subaru Impreza S10 WRC
2005	Sébastien Loeb/Daniel Elena	Citroën Xsara WRC
2006	Marcus Grönholm/Timo Rautiainen	Ford Focus RS WRC
2007	Marcus Grönholm/Timo Rautiainen	Ford Focus RS WRC 06
2008	Sébastien Loeb/Daniel Elena	Citroën C4 WRC
2009	Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen	Ford Focus RS WRC
2010	keine Rallye	–
2011	Sébastien Ogier/Julien Ingrassia	Citroën DS3 WRC
2012	Sébastien Loeb/Daniel Elena	Citroën DS3 WRC
2013	Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila	VW Polo R WRC


MCKLEIN

Letzter Gruppe-B-Sieg: Kankkunen/Piironen 1986


MCKLEIN

„Schotter-Schotte“: Colin McRae gewann fünf Mal


MCKLEIN

Vorerst letzter WM-Sieg: Latvala im Polo 2013

Machtdemonstration



Erster Zweifach-Erfolg der Saison: Auch die 25 Zusatz-Kilo am Sonntag konnten Liam Lawson nicht stoppen

DTM

Nach dem kontroversen Eifel-Wochenende meldete sich Liam Lawson (Ferrari) in Spielberg mit einem Doppelsieg sportlich zurück. Der Red-Bull-Junior liegt nur noch zwölf Punkte hinter dem Meisterschaftsführenden Kelvin van der Linde (Audi), der in Österreich Schadensbegrenzung betrieb.

Von: **Philipp Körner**

Autogramme, zahlreiche Selfies und auch die eine oder andere Umarmung – nach fast zwei Jahren Pause durften am vergangenen Wochenende endlich wieder Fans ins Fahrerlager und in die Boxengasse. Abt-Sportdirektor Thomas Biermaier freute sich stellvertretend für das gesamte Paddock über die lang erwartete Rückkehr: „Geil, dafür machen wir das doch!“ Allerdings hätte er zumindest den Audi-Fans gerne eine bessere Show geboten, doch traditionsgemäß tun sich die V10-Sauger auf dem Kurs in der Steiermark schwer: Die Höhenlage und der Streckencharakter machen Spielberg serienübergreifend zum Angstgegner der Ingolstädter. Somit war bereits vor dem Wochenende klar, dass es für das Team des Meisterschaftsführenden Kelvin van der Linde nur um Schadensbegrenzung gehen sollte. „Wir haben gewusst, dass wir hier Probleme haben werden. Das war uns auch vor der Saison schon klar,“ winkte Biermaier ab.

Dementsprechend dominierte die Frage nach dem größten Profiteur schon früh das Wochenende und sah mit Liam Lawson (Ferrari) von Beginn an den besten Anwärter auf diese Rolle. Der erst 19-jährige Neuseeländer distanzierte im ersten Qualifying die Konkurrenz und sicherte sich mit 0,271 Sekunden Vorsprung auf den Zweiten Maximilian Götz (Mercedes) die Pole am Samstag. Der Inder Arjun Maini (Mercedes) bestätigte seinen Aufwärtstrend der letzten Läufe und ging vom dritten Rang aus ins Rennen 1.

Nach dem punktelosen Wochenende auf dem Nürburgring zeigte Red-Bull-Junior Lawson am Nachmittag einen fehlerlosen Vortrag, musste jedoch in den letzten Minuten noch mal kurz zittern, als Maximilian Götz bis auf eine Sekunde herankam. Auf Götz’ Vermutung, Lawson hätte das Rennen am Ende verwaltet, entgegnete der nun zweifache DTM-Rennsieger: „Ich wünschte, ich hätte es kontrolliert! Für mich war es die ganze Zeit nur Vollgas.“ Winward-Pilot Philip Ellis (Mercedes) komplettierte das Podium und resümierte: „Mit dem Sprung von Platz 5 auf Platz 3 kann ich zufrieden sein, nicht ganz zufrieden bin ich aber mit unserer Pace nach hinten raus.“ Ein Phänomen, das die Mercedes-AMG schon über das ganze Jahr hinweg begleitet und das auch dazu beitrug, dass Arjun Maini auf dem sechsten Platz einlief. Der Getspeed-Fahrer zeigte sich dennoch glücklich: „Es ist unser bestes Ergebnis bisher und zeigt das Potenzial unserer Rookie-Saison. Wenn man den kleinen Fehler beim Stopp und den Motorwechsel einberechnet, war es ein sehr erfolgreicher Tag für uns.“ Kelvin van der Linde beendete den Samstag auf dem fünften Platz.

> „Man sieht seit vielen Rennen die Vorteile der Mercedes und der Ferrari bei den Stopps. Durch den Boxenstopp haben wir heute das Rennen verloren.“
>
> Marco Wittmann

Trotz Zusatz-Kilos vorne

In der Qualifikation am Sonntag präsentierte sich dann Marco Wittmann (BMW) als stärkster Konkurrent für Lawson und verwies ihn um 0,026 Sekunden auf den zweiten Platz. Rang 3 ging an seinen BMW-Markenkollegen Sheldon van der Linde, der wie sein Team ROWE Racing bislang in dieser Saison haderte. Die bayerische Marke, deren Vertreter dank viel Dampf auf den Geraden gerne nach Spielberg reisen, schlug nach einem schwachen Samstag gleich doppelt zurück.

Vor dem finalen Rennen diskutierte das Fahrerlager gespannt, wie sich die 25 Kilogramm Erfolgsbalast auf den Ferrari 488 GT3 von Lawson auswirken werden. Nach der starken Leistung

am Vortag hatte es Kritik an der Einstufung gegeben. Einige hatten befürchtet, dass noch mehr Potenzial im italienischen Allrounder-Renner steckt.

Bis zu den wie am Vortag frühen Boxenstopps hielt sich Wittmann jedoch souverän in Führung, hatte nach dem erneuten Ausfall von Sheldon (Kontakt am Samstag/Reifenschaden am Sonntag) allerdings keine markeninterne Schützenhilfe mehr. Im Zuge der Stopps profitierte Lawson dann wiederholt vom konzeptionellen Vorteil seines Fahrzeugs und ging dank kürzerer Stoppzeit an Wittmann vorbei. Als Duo eilten die beiden daraufhin um die Strecke. Mangels Neutralisierungen und passenden Überholstellen brachte Lawson den ersten Doppelsieg der diesjährigen Saison schlussendlich souverän ins Ziel. Dritter wurde Maximilian Götz, der sich wiederholt als cleverer Punktesammler zeigte und nur vier Zähler hinter Lawson liegt. „Ich bin mir sicher, dass wir nicht das schnellste Auto am Wochenende hatten, aber ich habe das Maximale aus dem Paket rausgeholt. Der Saisonendspurt wird unberechenbar und spannend, wir müssen einfach die Ruhe bewahren", fasste Götz zusammen.

Muss die DTM handeln?

Trotz eines starken Rennens äußerte sich Marco Wittmann nach dem Rennen enttäuscht über die Art, wie er den ersten Platz verloren hat. „Viele Teams wünschen sich eine Änderung bei den Boxenstopps. Man sieht seit vielen Rennen die Vorteile der Mercedes und der Ferrari." Das Problem käme durch das enge Racing dank der guten BOP besonders zum Tragen, da es auf der Strecke um Sekundenbruchteile ginge und so die eineinhalb bis zwei Sekunden bei den Stopps wehtun. „Man könnte es im Reglement relativ leicht anpassen, indem man sagt, man muss erst ein Rad fertig machen. So ist Chancengleichheit gegeben."

Auch das Team Abt bestärkte noch mal den Wunsch nach einer baldigen Änderung. Biermaier bekräftigte: „Ich bin seit Monza dafür, weil wir einen klaren Nachteil haben. Nächste Woche gibt es ein Meeting zu diesem Thema." Während der Läufe in Zolder und auf dem Nürburgring hatten die Verantwortlichen Daten gesammelt, die zuletzt ausgewertet wurden. Zusätzlich zu den konzeptionellen Vorteilen mancher Autos waren auch Abläufe zuletzt häufig ein Thema. Angesichts des jetzt noch engeren Meisterschaftskampfs und nur noch drei ausstehender Rennwochenenden behält die Diskussion also weiter eine gewisse Sprengkraft.

> „Ich wusste die ganze Woche, dass es hart wird. Es war keine Überraschung. Das Schlimmste ist aber nun hinter uns und wir können in Assen angreifen."
>
> Kelvin van der Linde

Berger zieht erstes Fazit

Am Sonntag ging auch Serienboss Gerhard Berger in einer Medienrunde auf den bisherigen Saisonverlauf ein und freute sich über das Racing in diesem Jahr, befand aber auch, dass die Action am Nürburgring am Limit gewesen sei. Für die kommende Saison bestätigte Berger viele Gespräche: „Die Begeisterung bei den Teams ist da. Der Premium-Anspruch bei den Fahrern und Teams soll auch in Zukunft erhalten werden." Zuletzt waren Porsche und Aston Martin als dauerhafte Neuzugänge gehandelt worden. Die ITR pflege aktuell einen sehr engen Austausch mit den Teilnehmern und habe selbst und zusammen mit dem Partner AvD verschiedene Gesprächsformate etabliert.

Angesichts der BOP-Kontroversen der vergangenen Wochen verwies der Österreicher auf die bisherige Linie, Diskussionen zu diesem Thema außen vorzuhalten. Man möchte so Rücksicht gegenüber den Herstellern und ihren Daten walten lassen. Grundsätzlich zeigt sich Berger sehr zufrieden mit der Wahl von GT3-Fahrzeugen und dem Verzicht auf Anpassungen bei der Traktionskontrolle und dem ABS. Man habe so die Kosten unter Kontrolle gehalten, was der Serie sichtbar guttat. Vor der Saison sprach der Österreicher immer wieder über eine „GT3-Plus".

Weiter geht es in zwei Wochen auf dem TT Circuit Assen nahe der deutschen Grenze. Viele Fahrer bezeichneten den niederländischen Motorradkurs als eine Art „Wildcard". Sprich: In Sachen BOP und Rennaction bleibt es weiterhin spannend. ■ ▷



DTM

Erstmals seit 2019 durften Fans wieder ins Paddock und in die Boxengasse



DTM

Auch in Spielberg wurde intensiv über die Boxenstopp-Längen diskutiert

NACHRICHTEN

TROPHY-KONTROVERSE

Das Sonntagsrennen der DTM Trophy fand ohne den Pole-Setter Mike David Ortmann statt. Der Pilot des ProSport-Aston-Martin erklärte den Rückzug mit nicht nachvollziehbaren Entscheidungen der Rennleitung: „Während des [ersten] Rennens kam zum Ende ohne Vorwarnung eine Fünf-Sekunden-Strafe wegen der Verletzung der Track-Limits. Mit der plötzlich ausgesprochenen Strafe wurde mir der Sieg aus Rennen 1 genommen." Erst am Sonntagmittag war das überarbeitete Ergebnis mit einer nun nachträglichen Zehn-Sekunden-Strafe für Ortmann ausgesprochen worden. ITR-Direktor Frederic Elsner kritisierte den Rückzug: „Wir halten das für absolut unsportlich. Ein solches Verhalten hat in unserer Serie nichts verloren, zumal es leider nicht zum ersten Mal war, dass ProSport unsportliches Verhalten an den Tag gelegt hat."

DTM-KALENDER 2022

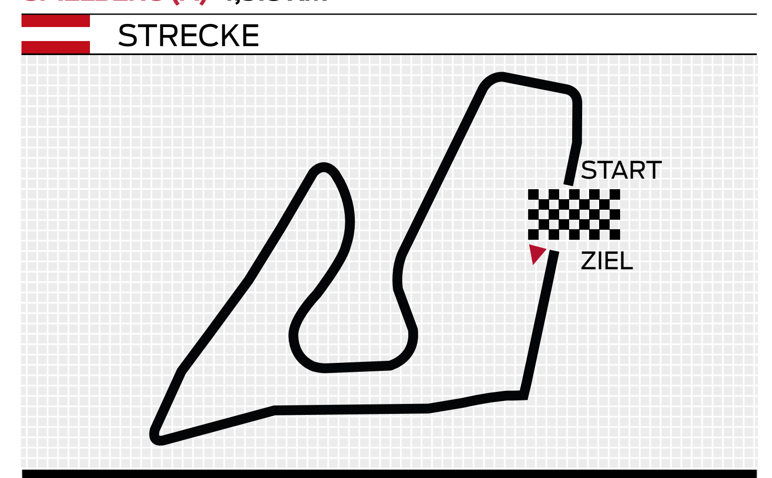
Am Freitag hat die DTM ihren vorläufigen Rennkalender für die kommende Saison vorgestellt. Geplant sind neun Veranstaltungen in sechs Ländern. Für den Auftakt reist die DTM Ende April erstmals zum Autódromo Internacional do Algarve. Das zweite Rennwochenende findet auf dem Lausitzring samt der bewährten Oval-Kurve statt. Für die zwei Läufe im Juni nannte die ITR zwar noch keine Strecken, aber Italien und insbesondere Monza sollen sich gute Chancen ausrechnen können. Auf die klassischen Wochenenden auf Norisring und Nürburgring folgt die Rückkehr von Spa im September. Spielberg und das traditionelle Finale auf dem Hockenheimring runden das Jahr ab.

29. April–1. Mai	Portimão (P)
20.–22. Mai	Lausitzring
3.–5. Juni	TBA (Europa)
17.–19. Juni	TBA (Europa)
1.–3. Juli	Norisring
26.–28. August	Nürburgring
9.–11. September	Spa (B)
23.–25. September	Red Bull Ring (A)
7.–9. Oktober	Hockenheimring

DTM-2021-RESULTATE

SPIELBERG (A) 4,318 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Liam Lawson	1.27,851 min
2.	Maximilian Götz	+ 0,271 s
3.	Arjun Maini	+ 0,389 s
4.	Sheldon van der Linde	+ 0,390 s
5.	Philip Ellis	+ 0,400 s
6.	Alexander Albon	+ 0,435 s
7.	Marco Wittmann	+ 0,460 s
8.	Kelvin van der Linde	+ 0,486 s
9.	Vincent Abril	+ 0,557 s
10.	Maximilian Buhk	+ 0,560 s
11.	Daniel Juncadella	+ 0,574 s
12.	Lucas Auer	+ 0,655 s
13.	Timo Glock	+ 0,689 s
14.	Nico Müller	+ 0,726 s
15.	Esteban Muth	+ 0,814 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Marco Wittmann	1.27,892 min
2.	Liam Lawson	+ 0,026 s
3.	Sheldon van der Linde	+ 0,200 s
4.	Maximilian Götz	+ 0,241 s
5.	Philip Ellis	+ 0,306 s
6.	Lucas Auer	+ 0,424 s
7.	Kelvin van der Linde	+ 0,458 s
8.	Vincent Abril	+ 0,486 s
9.	Alexander Albon	+ 0,517 s
10.	Arjun Maini	+ 0,533 s
11.	Timo Glock	+ 0,590 s
12.	Nico Müller	+ 0,668 s
13.	Maximilian Buhk	+ 0,738 s
14.	Maximilian Paul*	+ 0,759 s
15.	Daniel Juncadella	+ 0,880 s

* +3 Startplätze (Unsafe Release)

ERGEBNIS RENNEN 1

Spielberg (A): 04.09.2021; 9. von 16 Läufen;
38 Runden à 4,318 km = 164,084 km
20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 21 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#30 Liam Lawson, Ferrari 488 GT3, 1.27,851 min = 176,9 km/h
Schnellste Runde:
#10 Esteban Muth, Lamborghini Huracán GT3, 1.29,691 min = 173,3 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	57.48,232 min	25 +3*
2.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 1,007 s	18 +2*
3.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 12,939 s	15
4.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 14,282 s	12
5.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 14,829 s	10
6.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/Getspeed	+ 15,196 s	8 +1*
7.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 15,543 s	6
8.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 17,007 s	4
9.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 19,744 s	2
10.	Timo Glock (D)	BMW/ROWE	+ 22,160 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Spielberg (A): 05.09.2021; 10. von 16 Läufen;
38 Runden à 4,318 km = 164,084 km
20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 21 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#11 Marco Wittmann, BMW M6 GT3, 1.27,892 min = 176,8 km/h
Schnellste Runde:
#11 Marco Wittmann, BMW M6 GT3, 1.29,442 min = 173,7 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	57.32,602 min	25 +2*
2.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 0,215 s	18 +3*
3.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 15,907 s	15
4.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 23,243 s	12
5.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 24,958 s	10
6.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 25,582 s	8
7.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/Getspeed	+ 26,524 s	6
8.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 28,949 s**	4
9.	Maximilian Buhk (D)	Mercedes/Mücke	+ 30,324 s	2
10.	Timo Glock (D)	BMW/ROWE	+ 32,167 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). ** inkl. Strafe

STAND FAHRER

1.	K. van der Linde	147 Punkte
2.	Lawson	135
3.	Götz	131
4.	Wittmann	121
5.	Ellis	99
6.	Albon	94
7.	Auer	64
8.	Rockenfeller	61
9.	Müller	46
10.	Juncadella	43

STAND TEAMS

1.	AF Corse	229 Punkte
2.	Team Abt Sportsline	208
3.	Merc.-AMG Winward	163
4.	Mercedes-AMG HRT	153
5.	Walkenhorst M'sport	121
6.	ROWE Racing	51
7.	Team Rosberg	47
8.	Merc.-AMG GruppeM	43
9.	T3 Motorsport	27
10.	Merc.-AMG Getspeed	17



MOTORSPORT IMAGES

Mit P5 und P6 war Kelvin van der Linde der mit Abstand beste Audi-Pilot

KOMMENTAR

UND TÄGLICH GRÜSST ...

Zugegeben: Der Kalender für die kommende Saison macht einiges her. Die Premiere der Berg-und-Talbahn in Portimão, die Rückkehr von Spa oder auch die Fortsetzung des Turn-1-Experiments auf dem Lausitzring – darauf können sich die Fans schon jetzt freuen! Doch bei aller Vorfreude sollte man sich trotzdem fragen: Ist das noch die neue, vergangenheitsbewusste DTM, die uns über den Winter versprochen wurde? Oder ist die Metamorphose hin zur x-ten europäischen GT3-Serie damit nur endgültig abgeschlossen? Die Zahlen sprechen nämlich für sich. 2022 veranstaltet die DTM neun Events in sechs Ländern. Die GT World Challenge Europe, immerhin so etwas wie die inoffizielle GT3-Europameisterschaft, bereist in der nächsten Saison sieben Länder für zehn Events.
Im Gegensatz zur SRO-Meisterschaft scheren sich die Macher rund um Gerhard Berger dabei jedoch wenig um die Folgen ihrer Pläne. Terminliche Überschneidungen mit anderen GT3-Läufen? Nicht ihr Problem. Ein Saisonauftakt im portugiesischen Hinterland? Passt vielleicht zur Internationalisierungsstrategie, aber so gar nicht zur häufig propagierten Fannähe. Es hat also nicht lange gedauert, bis man wieder aufs hohe Ross gestiegen ist, von dem man erst 2020 gefallen war.



Philipp Körner
Redakteur
Automobil

TCR

Der Verkauf beginnt

Ab sofort kann der neue Audi RS 3 LMS bestellt werden – für 137500 Euro netto. Ausgeliefert wird dann ab November.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste Generation von Audis TCR-Auto hat sich insgesamt 180-mal verkauft und bringt es auf über 300 Rennsiege sowie 55 Titel. Der mit dem Zusatz „gen II" versehene zweite Aufschlag, der für die (W)TCR bereits im Mai homologiert wurde, soll an diese Erfolge natürlich anknüpfen. Die Anlagen scheinen da zu sein: In der WTCR holte man bereits zwei Laufsiege. Alles, was man dort lernte, kann man den Kunden nun als „Starthilfe" mitgeben. Technisch teilt sich der RS 3 LMS ebenso wie sein Vorgänger viele Teile mit dem Konzernbruder aus dem Hause Cupra.



WTCR

Im TCR-Weltcup schon siegerprobt: Der neue Audi RS 3 LMS gen II

Der rund 340 PS starke Motor entspricht in großen Teilen dem, was im Werk Györ serienmäßig vom Band läuft. Die Wasserkühler stammen aber zum Beispiel vom Markenbruder R8.

Preislich entspricht die „Basisversion" genau dem, was seit diesem Jahr als neuer Kostendeckel für die TCR eingeführt wurde. Front- und Heckscheiben aus Polycarbonat sowie Dreiecks-Sicherheitsnetze kosten ebenso extra wie ein Langstrecken-Kit. Ob Letzteres überhaupt noch Relevanz haben wird, ist angesichts einer fehlenden DSG-Option jedoch fraglich – den neuen RS 3 LMS gibt es nur mit sequenziellem Sechsganggetriebe. So ist auch das Thema TCR-Langstrecke wohl eines mit sehr überschaubaren Zukunftschancen.

Die ersten Autos werden voraussichtlich ab November zu den Kundenteams kommen. ■

NACHRICHTEN

TCR ITALIEN: BURI BÜSST IN IMOLA BODEN EIN

Als Tabellenführer nach Imola gereist, musste TCR-Germany-Meister Antti Buri (Hyundai) dort nach P5 und einem Ausfall Federn lassen. Die Siege gingen an Salvatore Tavano (Cupra) und Kevin Ceccon (Hyundai). Tavano ist auch neuer Tabellenführer.

TCR SKANDINAVIEN: DIE REKORDE PURZELN

Robert Dahlgren (Cupra) bleibt der Mann der Stunde in der STCC: In Anderstorp holte er mit neuem Rundenrekord die achte Pole in Folge (Rekord!) und die 50. insgesamt. Dazu gab es die Siege Nummer 42 und 43. Auch hier liegt er nun in der ewigen Bestenliste gleichauf auf P1. Im dritten Lauf holte sich Robin Knutsson (VW) seinen ersten STCC-Sieg. In der Tabelle liegt Dahlgren schon 65 Punkte vor Teamkollegin Mikaela Åhlin-Kottulinsky.

NASCAR

Hamlin feiert ersten Saisonsieg

In der kompletten Regular Season blieb Denny Hamlin sieglos. Beim Playoff-Auftakt in Darlington durfte der Toyota-Pilot endlich wieder in die Victory Lane.

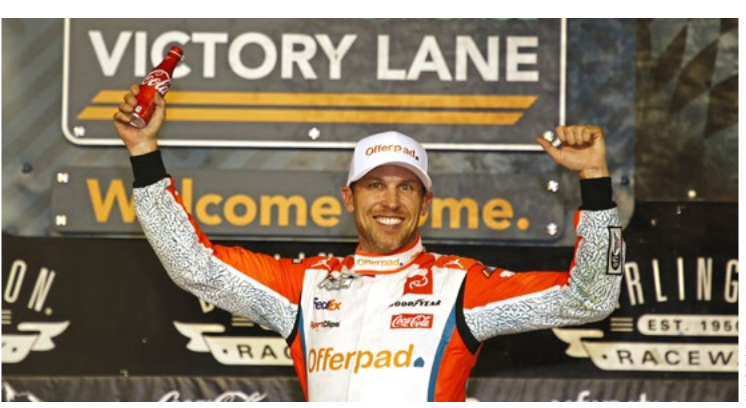
Von: **Michael Bräutigam**

Das traditionelle „Southern 500" bot am Sonntagabend genau die Action, die es versprach. Und das durchaus zum Leidwesen einiger Playoff-Fahrer. Als ersten erwischte es Alex Bowman, der seinen Hendrick-Chevy zu nah an die berühmt-berüchtigte Mauer manövriert hatte – und dann noch von Hendrick-Teamkollege William Byron erwischt wurde. Byron knallte später nach einem Reifenschaden auch noch selbst in die Mauer.

Auch Titelverteidiger Chase Elliott im dritten Hendrick-Camaro teilte dieses Schicksal, als er ebenfalls mit einem Plattfuß in die SAFER Barrier fuhr. Zu den Pechvögeln unter den Titelanwärtern zählte auch Kyle Busch (Toyota), der sich mit Austin Dillon (Chevrolet) ins Gehege kam und ebenfalls in die Streckenbegrenzung flog. Ganz früh war außerdem schon Michael McDowell (Ford) gecrasht, und auch der Sieger der letzten beiden Rennen, Ryan Blaney (Ford), musste sich nach einem Dreher mit einer mageren Punkteausbeute für P22 abfinden.

Ganz ohne Probleme kamen Denny Hamlin und der zuvor als großer Favorit gehandelte Kyle Larson (Chevrolet) durch. In der ersten Stage gewann Hamlin, das zweite Segment wurde zur Larson-Show, der den entsprechenden Playoff-Punkt einheimste.

In der Schlussphase war Hamlin dann wieder vorne, auch ein Verzweiflungsangriff Larsons half ihm nichts mehr: Der Gibbs-Toyota-Pilot fuhr zu seinem ersten Saisonerfolg. „Es war eine Frage der Zeit. Wir können ja nicht immer bis zehn Runden vor Schluss führen und dann nicht gewinnen", witzelte Sieger Hamlin. ■



NASCAR

Endlich wieder gewonnen: Denny Hamlin triumphierte in Darlington

NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)
27. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
7.	Brad Keselowski (USA)	Ford
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Chris Buescher (USA)	Ford
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 27 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	2106 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	2072
3.	Truex Jr. (Toyota)	2062
4.	Kurt Busch (Chevrolet)	2052
5.	Blaney (Ford)	2048
6.	Logano (Ford)	2047
7.	Harvick (Ford)	2046
8.	Keselowski (Ford)	2038
9.	Bell (Toyota)	2031
10.	Elliott (Chevrolet)	2030



Saisonsiege Nummer 4 und 5: Mikel Azcona liegt ganz klar auf Titelkurs

TCR EUROPE

Azcona fast durch

Mikel Azcona hat beim einzigen Auftritt der TCR Europe auf deutschsprachigem Boden eine Vorentscheidung im Titelkampf geschafft. Nach einem weiteren Doppelsieg müsste schon viel passieren, damit der Spanier nicht Meister wird.

Von: **Michael Bräutigam**

Was dieser Mann bewegt, ist vor allem eines: schnell. Egal ob in der WTCR, der ETCR oder eben der TCR Europe – der 25-jährige Mikel Azcona ist überall die Benchmark, mindestens markenintern und oft auch im gesamten Feld. Beim Deutschland-Auftritt der TCR Europe am Nürburgring machte er sein nächstes Meisterstück perfekt. Wobei es im Qualifying doch wieder einen Makel hatte. Auf dem Weg wahrscheinlich zur ersten Startreihe verbremste er sich vor der Veedol-Schikane, warf drei Zehntel weg und musste sich mit dem 5. Startplatz zufrieden geben. Damit war die perfekte Punktausbeute nicht mehr möglich. Die zehn Punkte für die Pole-Position gingen sensationell an Landsmann Isidro Callejas, der seinen Brutal-Fish-Honda erstmals auf Pole stellte.

Nur ein SLR-Auto Spitze

Jeweils um nur wenige Tausendstelsekunden geschlagen geben mussten sich Franco Girolami (Honda) und Niels Langeveld (Hyundai). Der Niederländer sah nach dem Q1 wie der beinahe sichere Pole-Kandidat aus, bekam die Runde im Q2 aber nicht perfekt zusammen. Immerhin: Er schaffte es als Einziger der vier Fahrer von Sébastien Loeb Racing überhaupt ins Q2, weil die Teamkollegen nach ihren starken Quali-Leistungen in Spa mehr Kilos mitschleppen mussten.

Langeveld profitierte bei seiner Rückkehr an den Nürburgring von seinen zwei Jahren in der ADAC TCR Germany. Von 2017 und 2018 kannte er nicht nur die Strecke, sondern auch die Hankook-Reifen, die damals in gleicher Spezifikation wie dieses Jahr in der Europa-Serie zum Einsatz gekommen waren.

> „Es ist immer toll, zum Nürburgring zu kommen. Ich habe zu meiner Freundin gesagt: Irgendwann kaufen wir uns hier ein Haus.“
>
> Niels Langeveld

„Es ist immer toll, zum Nürburgring zurückzukommen. Ich habe schon zu meiner Freundin gesagt: Irgendwann kaufen wir uns hier in der Nähe ein Haus“, drückte Langeveld seine Liebe zur Eifel aus. Mit den Plätzen 3 und 4 in den Rennen zeigte sich, dass die Liebe wohl auf Gegenseitigkeit beruht. Der Lohn: Jetzt Platz 3 in der Gesamtwertung.

Das Tempo ganz vorn diktierten aber zwei andere. Azcona und Girolami fuhren nämlich unter dem Strich in einer eigenen Welt. Azcona zeigte zunächst wieder mal seine Starter-Qualitäten und kam im ersten Lauf direkt bis auf P2 vor. Girolami hatte sich die Führung geschnappt, und dieses Tandem fuhr in der Folge weg. Lediglich Langeveld konnte das Tempo halbwegs mitgehen. Weil sich das Duell um die Spitze langsam aufschaukelte, kam der Niederländer sogar noch mal ran. Als alles schon gelaufen und Girolami wie der sichere Sieger schien, packte Azcona in der letzten Runde noch mal tief in die Trickkiste: Er nutzte den Ausgang der AMG-Arena, um sich an Girolami vorbei in Führung zu schieben und holte damit den vierten Saisonsieg.

Azcona, der Super-Starter

Girolami gab sich als fairer Verlierer und baute seinen Gegner sogar noch weiter auf: „Wir haben gegen den besten Fahrer der TCR Europe und vermutlich einen der besten fünf Fahrer der Welt verloren“, so der Argentinier. „Ich bin auch mit Platz 2 glücklich, aber eben nicht ganz.“

Azcona trumpfte vor allem in der zweiten Rennhälfte auf. „Am Ende hatte er Probleme mit den Reifen, also habe ich die Gelegen-

heit ergriffen und noch mal volle Attacke gemacht", so der Sieger.

Auch tags darauf war ein guter Start und gutes Reifenmanagement der Schlüssel zu Azconas Sieg. Er gewann sogar noch einen Platz im Reversed Grid, weil Tom Coronel nur das Samstagsrennen fahren konnte – er musste zum F1-Rennen in Zandvoort, wo er als TV-Reporter engagiert war.

Also ging Azcona erneut von P5 ins Rennen. Weitere Parallele: Wieder kam er gut weg und fuhr direkt auf Platz 2 vor. Girolami machte es fast noch besser und kam vom achten Startplatz schnell bis auf P3 vor. „Als ich Franco gesehen habe, wusste ich, dass ich pushen muss", sagte Azcona. Also nahm er den Führenden Jack Young im zweiten Brutal-Fish-Honda direkt ins Visier und kam ohne Gegenwehr vorbei. „Er war sehr fair!"

Auch Girolami war bald am Briten vorbei, konnte das Tempo von Azcona aber nicht mitgehen. Mit zwei zweiten Plätzen am Nürburgring ist er dennoch Azconas einzig verbliebener ernsthafter Gegner im Titelkampf. Der aktuelle tabellarische Rückstand von 37 Punkten beträgt effektiv sogar 62 Punkte, wenn man die Streichergebnisse mit einbezieht. Doch eine Unsicherheit bleibt: Aktuell überschneiden sich die WTCR-Events in Most und das Finale der TCR Europe in Barcelona Anfang Oktober. Welches Event Vorrang hätte, hängt davon ab, ob der Spanier schon beim nächsten Event in Monza (25./26. September) den Sack in der TCR Europe zumachen kann.

Zweites Podest für Young

Der Kampf um den dritten Platz im Sonntagslauf wurde derweil zu bester Werbung für den Tourenwagensport. Insgesamt fünf Fahrer kämpften um den letzten Podestplatz, und in der Schlussphase hatte Teddy Clairet (Peugeot) den tapfer kämpfenden Young mit Vorbande zunächst geknackt. Diese Aktion belegte die Rennleitung nachträglich aber mit einer Fünf-Sekunden-Strafe, womit doch Young aufs Podest durfte. Für den britischen JAS-Entwicklungsfahrer war es nach Zandvoort bereits das zweite Podium. „Mit den 60 kg Ballast war nicht mehr drin", so Young. „Ich bin nur froh, dass wir die Kilos in Monza wieder los sind." ■



TCR EUROPE

Der wohl einzig verbliebene Gegner: Franco Girolami holte zweimal P2



TCR EUROPE

Erfolgreiche Rückkehr in die Eifel: Langeveld sprang auf Tabellenplatz 3

AUS DEM FAHRERLAGER

MINI-ZELTE AM RING

Am Nürburgring fehlten die sonst eher opulent ausfallenden Teamzelte. Grund: Vor einigen Jahren gab es einen tödlichen Unfall am Nürburgring, als ein Teamzelt weggeweht wurde. Große Zelte sind jetzt nur noch nach vorheriger Prüfung erlaubt. Das muss mit großem zeitlichen Vorlauf geschehen und kostet außerdem einen hohen vierstelligen Betrag. So bauten alle Teams einen Mini-Zeltpark auf – mit teilweise sehr interessanten Auswüchsen. Das Team Sébastien Loeb Racing parkte so zum Beispiel zwei seiner Autos unter Zelten, die die Aufschrift „Peugeot 208 T16 Pikes Peak" trugen. 2013 holte sich Loeb selbst mit dem entsprechenden Auto den Sieg bei dem berühmten Bergrennen.

THAIBOXER IM COCKPIT

Mit Lukasz Stolarczyk trat am Nürburgring ein interessanter Neueinsteiger auf. Der 39-jährige Pole war früher Fußballer und national erfolgreicher Thaiboxer, ehe er sich die Knie zu sehr ramponiert hatte. Weil ihm die sportliche Herausforderung fehlte, fing er vor drei Jahren mit Motorsport an. Der Umstieg von der TCR Eastern Europe in die TCR Europe ist auch einfach erklärt: „Ich fahre lieber hier hinterher als in der anderen Serie vorne. Nur so lerne ich", so der Chef einer Maschinenbaufirma. Die Crew seines eigens geführten Teams besteht übrigens nur aus ihm und vier Mitarbeitern besagter Firma. Das Ziel: Nächstes Jahr fix in die Serie einsteigen – dann aber mit einem Extra-Ingenieur.

NÜRBURGRING (D), 1. RENNEN

9. von 14 Läufen, 11 Runden à 5,148 km (21 gestartet, 20 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), Volcano Motorsport	Cupra	23.45,032 min
2.	Franco Girolami (RA), PSS Racing Team	Honda	+ 1,460 s
3.	Niels Langeveld (NL), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 1,967 s
4.	Teddy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 10,351 s
5.	Tom Coronel (NL), Comtoyou Racing	Audi	+ 12,039 s
6.	Klim Gavrilov (RUS), VRC-Team	Audi	+ 13,191 s
7.	Isidro Callejas (E), Brutal Fish Racing Team	Honda	+ 14,356 s
8.	Dusan Borkovic (SRB), Comtoyou Racing	Audi	+ 14,864 s
9.	Sami Taoufik (MA), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 15,708 s
10.	Mat'o Homola (SK), Janík Motorsport	Hyundai	+ 16,074 s

Schnellste Runde: 2.08,123 min (Langeveld)

NÜRBURGRING (D), 2. RENNEN

10. von 14 Läufen, 11 Runden à 5,148 km (20 gestartet, 18 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), Volcano Motorsport	Cupra	23.44,849 min
2.	Franco Girolami (RA), PSS Racing Team	Honda	+ 3,618 s
3.	Jack Young (GB), Brutal Fish Racing Team	Honda	+ 18,138 s
4.	Niels Langeveld (NL), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 18,428 s
5.	Jáchym Galás (CZ), Janík Motorsport	Hyundai	+ 18,704 s
6.	Klim Gavrilov (RUS), VRC-Team	Audi	+ 19,155 s
7.	Teddy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 22,022 s*
8.	Nicolas Baert (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 23,134 s
9.	Dusan Borkovic (SRB), Comtoyou Racing	Audi	+ 24,541 s
10.	Isidro Callejas (E), Brutal Fish Racing Team	Honda	+ 24,975 s

Schnellste Runde: 2.07,962 min (Azcona) **0** *inkl. 5-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

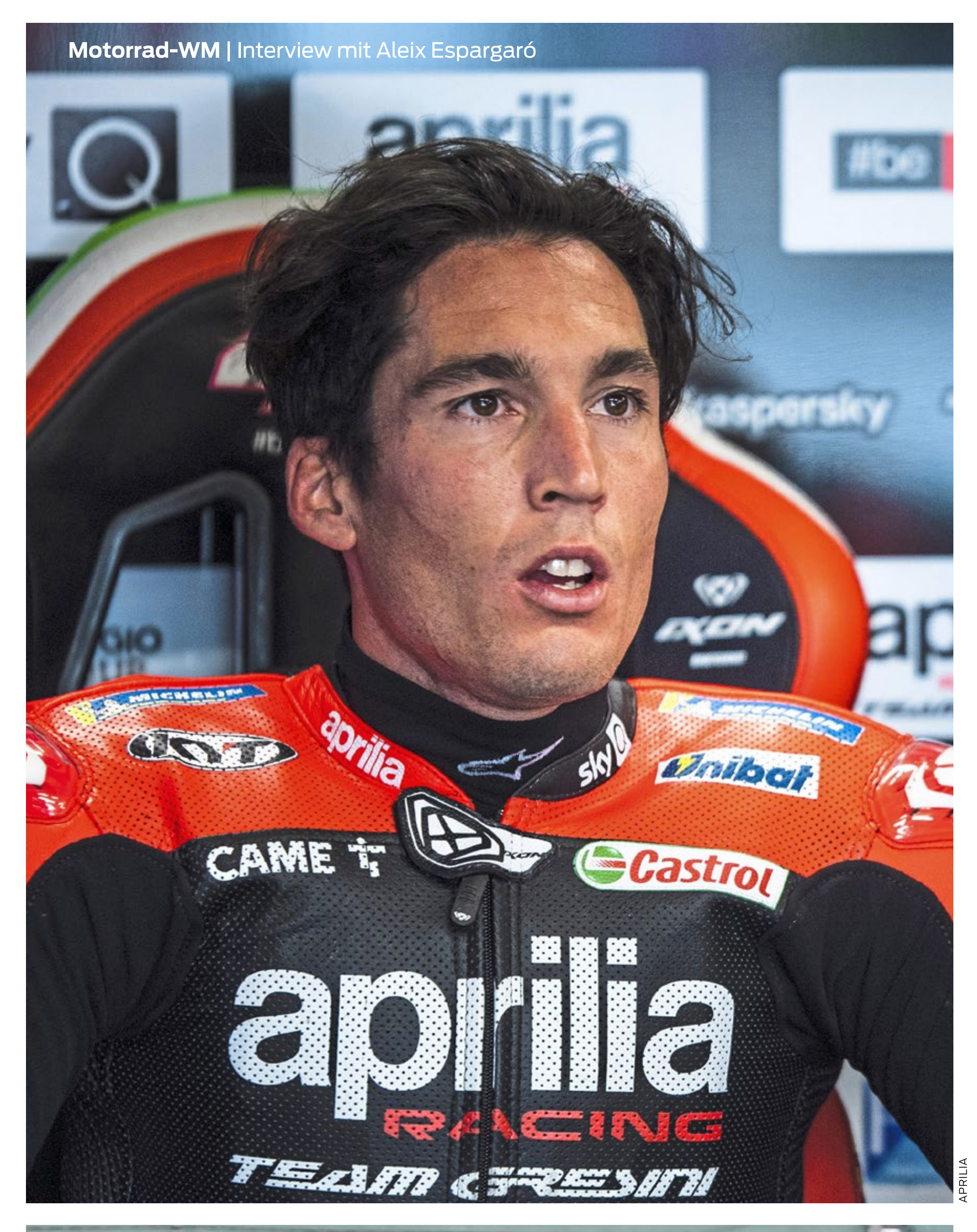
1.	Azcona	316 Punkte
2.	Girolami	279
3.	Langeveld	228
4.	Bennani	195
5.	Coronel	183
6.	Baert	166
7.	Callejas	163
8.	T. Clairet	161
9.	J. Clairet	156
10.	Borkovic	151

STAND TEAMS

1.	Sébastien Loeb Racing	550 Punkte
2.	Comtoyou Racing	436
3.	PSS Racing Team	379

STAND TROPHY

1.	Baert (Junior)	150 Punkte
2.	Callejas (Rookie)	143
3.	Young (Junior)	136
4.	Taoufik (Junior)	123



APRILIA

Silverstone, kurz vor dem Ziel: Aleix Espargaró (l.) hat mehr Traktion und holt sich P3 von Jack Miller zurück

APRILIA

Aleix Espargaró hat in Silverstone den ersten MotoGP-Podestplatz von Aprilia eingefahren. Im MSa-Interview erklärt der 32-jährige Spanier den Aufstieg und gibt Einblick in die Zukunft.

Von: **Imre Paulovits**

Was bedeutet Ihnen der Podestplatz von Silverstone?
Es war ein Traum, von dem ich gar nicht mehr aufwachen wollte. Es waren lange fünf Jahre, bis wir dahin gekommen sind. Besonders 2019 war sehr schwierig. Das Motorrad war nicht konkurrenzfähig, ich bin oft gestürzt, und wir hatten nur Probleme. Damals habe ich ernsthaft darüber nachgedacht, meine Karriere zu beenden oder etwas völlig anderes zu machen. Ich wollte aber nicht aufgeben. Und dass wir nun so weit gekommen sind, ist fantastisch. Ich war in diesem Jahr von Beginn der Saison an sehr konkurrenzfähig, nun haben wir unsere erste Podest-Platzierung herausgefahren. Das Gute war, dass wir dieses Podest nicht durch eine Wetterkapriole oder durch die Stürze von schnelleren Fahrern erreicht haben. Das ist großartig für Aprilia, für Noale und auch für mich. Ich werde hart weiterarbeiten, den Schwung beibehalten, und ich bin mir sicher, dass noch mehr kommen wird.

Ist Silverstone der Aprilia entgegengekommen?
Ich denke nicht. Wir waren auch zuvor schon stark. Und hätten wir nicht die zwei Motorschäden gehabt, könnten wir vielleicht sogar um den dritten Platz in der Weltmeisterschaft kämpfen.

Was war der letzte Schritt, den Aprilia gemacht hat, damit das Podest möglich wurde?
Seit Massimo Rivola gekommen ist, haben sich viele Dinge in Noale geändert. Die Arbeitsweise wurde anders, es kamen viele neue Ingenieure hinzu. In diesem Sport gibt es nichts umsonst, man muss Geld investieren. Die RS-GP21 ist nun die stabilste, die es je gab, und sie hat am meisten Abtrieb. Wir haben die Geometrie geändert, wir haben die Balance durch eine andere Motorposition geändert. In den letzten beiden Jahren wurden viele Dinge ge-

„Wir waren schon die ganze Saison konkurrenzfähig“

macht. Und wo wir jetzt stehen, ist das Ergebnis von vielen kleinen Dingen.

Welche Rolle hat Fausto Gresini im Aprilia-Team gespielt?
Ich bin mir sicher, dass Fausto uns von oben beobachtet. Er hat das Projekt durch die schwierigsten Phasen geführt, er hat uns den Weg gezeigt und ihn nie aus den Augen verloren. Er hat das Projekt zusammen mit Aprilia begonnen und den Kampf gegen die größten Motorradhersteller der Welt aufgenommen. Ich habe auf dem Podest die Hymne für ihn mitgesungen, so glücklich, wie wenn er es gesungen hätte. Dieses Podest war auch für Fausto und seine Familie.

Warum waren Sie immer stärker als Ihre Aprilia-Teamkollegen?
Ich habe nie versucht, das Motorrad an meinen Fahrstil zu adaptieren. Ich habe immer versucht, es konkurrenzfähig zu machen. Ich habe den Ingenieuren schon gesagt, was ich gern hätte, dabei habe ich aber immer versucht, mich dem Motorrad anzupassen, es an seinen guten Punkten zu pushen und die Schwächen zu verbessern.

Wie war es, mit Ihrem Bruder auf den ersten beiden Plätzen eines MotoGP-Rennens zu liegen und um die Führung zu kämpfen?
Es war unglaublich. Er hatte einen sehr guten Start hingelegt und gleich eine Lücke aufgemacht, es ist mir aber gelungen, ihn wieder einzuholen. Es gab in der zweiten oder dritten Runde einen Moment, wo ich auf einem der großen Bildschirme ihn und mich und eine große Lücke dahinter gesehen habe. Das war für mich so unwirklich. Da hätte ich es am liebsten gehabt, dass das Rennen da geendet hätte, es wäre ein Traum gewesen. Ich habe mich sehr stark gefühlt, so habe ich versucht, Pol überholen. Dabei habe ich aber einen Fehler gemacht und bin zu weit rausgetragen worden. Gleich danach hat sich der Motor auf der Gegengeraden abgestellt. Zum Glück ist er wieder angesprungen, ich habe aber ein paar Plätze eingebüßt. Dann kam Fabio Quartararo, und ich habe genau gewusst, dass er der Mann ist, dem man folgen muss. Bis ich an Pecco Bagnaia und meinem Bruder vorbei war, war Fabio aber enteilt. Ich habe versucht, ihn wieder einzuholen, aber er hatte schon eine Sekunde Vorsprung. Dann kam noch Álex Rins, und ich habe mich entschieden, keine unnötigen Risiken einzugehen. Ich wollte ihn eigentlich in der letzten Runde noch angreifen. Ich war aber zu sehr darauf fokussiert, wo ich Álex angreifen konnte, und habe nicht darauf geachtet, wer von hinten kam. Ich habe in der letzten Schikane die Tür offen gelassen, und da hat mich Jack Miller überholt. Ich habe zuvor gut mit den Reifen haushalten können, deshalb hatte ich mehr Traktion als er. Ich konnte ihn zurücküberholen und meinen Podestplatz sichern. Es war kein leichtes Rennen, aber so macht mich der Podestplatz noch stolzer.

> „2019 waren wir an einem Tiefpunkt und hatten nur Probleme. Damals habe ich ernsthaft darüber nachgedacht, meine Karriere zu beenden.“
>
> Aleix Espargaró

Es war das erste Rennen in der Königsklasse seit 1972, bei dem sechs verschiedene Hersteller auf den ersten sechs Plätzen waren.
Der Level der Fahrer ist der höchste, den ich in der MotoGP je erlebt habe. Es ist aber nicht nur eine Fahrer-Weltmeisterschaft, sondern auch eine Hersteller-Weltmeisterschaft, und alle Hersteller geben alles. Wir haben jetzt eine tolle Situation. Früher konnte man nur mit Honda oder Yamaha gewinnen. Auch heute sind nicht alle Motorräder gleich, aber sie sind alle konkurrenzfähig. Es ist toll, dass man nun mit sechs verschiedenen Marken einen guten Job machen kann.

Wo sehen Sie Ihre Position in diesem Umfeld?
Ich denke, ich fahre im Moment auf einem sehr hohen Level und kann immer um das Podest mitkämpfen. Aber es ist ein Umfeld, in dem man das immer auch beweisen können muss. Und man braucht auch ein Motorrad, mit dem man es beweisen kann. Ich denke, in Silverstone hatte ich sogar einen besseren Speed als die dritte Position. Es war aber sehr kalt, und mit der mittleren Mischung vorn konnte ich nicht mein Tempo von den Trainingstagen und dem Warm-up fahren. Als ich gesehen hatte, dass Fabio Quartararo vorne den weichen Reifen aufzieht, habe ich auch einen Moment daran gedacht, aber ich war mir nicht sicher, ob ich mit dem so hart bremsen kann.

Was erwarten Sie von Maverick Viñales auf der Aprilia?
Wenn jemand zu Beginn der Saison gesagt hätte, Maverick geht von Yamaha weg zu Aprilia, hätte man gemeint, er macht zehn Schritte zurück. Aber wie es zwischen ihm und Yamaha zu Ende gegangen ist, ist nicht schön. Die Aprilia ist nun konkurrenzfähig, wenngleich nicht auf dem Level der Yamaha. Wir sind aber auf dem richtigen Weg, und wie wir gesehen haben, hatte er bereits viel Spaß auf der Aprilia und war schnell. Natürlich muss er sich umstellen, denn das Motorrad ist komplett anders als die Yamaha, die er gewohnt ist. Aber das Motorrad wird gut, und er kann sicher noch einiges dazu beitragen.

Was erwarten Sie von Aragón?
Das ist eine Strecke, auf der wir mit der Aprilia auch in der Vergangenheit stark waren. Ich versuche dort anzuknüpfen, wo wir aufgehört haben, und werde alles geben, um vielleicht ein noch besseres Resultat herauszufahren. Alle Fahrer der MotoGP sind sehr eng beisammen, viele sind ziemlich gleich stark – bis auf Fabio Quartararo, der uns im Moment einen Schritt voraus und schneller ist als alle anderen. Aber Aragón ist nicht unbedingt seine Lieblingsstrecke, also wird er dort die Pace nicht so hoch schrauben. Wir müssen weiter hart arbeiten, dann könnten wir vielleicht sogar unser Resultat von Silverstone toppen. Das Motorrad ist technisch auf einem sehr guten Level, dazu war die Aprilia in Aragón bereits im Vorjahr konkurrenzfähig. Wir werden dort auch ein Motoren-Update bekommen. Ich versuche wieder, mit der Spitze mitzuhalten und vielleicht noch ein wenig stärker zu sein. Den Druck, mein erstes Podium einfahren zu müssen habe ich jetzt nicht mehr, so werde ich ruhiger fahren und hoffe, dass ich so um den Sieg mitkämpfen kann. ■



Aleix Espargaró

Geburtstag: 30. Juli 1989
Geburtsort: Granollers (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2005: 125GP, Honda (16.)
2006: 250GP, Honda (19.)
2007: 250GP, Aprilia (15.)
2008: 250GP, Aprilia (12.)
2009: 250GP, Aprilia, (17.)
MotoGP, Ducati (18.)
2010: MotoGP, Ducati, (14.)
2011: Moto2, Kalex (12.)
2012: MotoGP, ART (12.)
2013: MotoGP, ART (11.)
2014: MotoGP, Forward-Yamaha (7.)
2015: MotoGP, Suzuki, (11.)
2016: MotoGP, Suzuki (11.)
2017: MotoGP, Aprilia (15.)
2018: MotoGP, Aprilia (17.)
2019: MotoGP, Aprilia (14.)
2020: MotoGP, Aprilia (17.)
2021: MotoGP, Aprilia, (zurzeit 9.)

Hobbys
Fahrradfahren, Familie

Voller Anker: Brembo entwickelte für extreme Belastung Bremsscheiben und Beläge mit Kühlrippen

BREMBO

Die Hitze des Gefechts

MotoGP-Maschinen werden immer schneller, die Reifen immer besser. So muss beim Bremsen mehr Hitze abgeführt werden. Brembo entwickelte eine neue Technologie, die in Spielberg erstmals eingesetzt wurde.

Von: **Imre Paulovits**

In den Boxen der MotoGP-Teams fielen in Spielberg zusätzliche Kohlefaser-Bremsscheiben auf, bei denen das Material weiter zur Mitte hineinragte und geschlitzt war. Hat man die Entwicklung der Kohlefaser-Scheiben in den letzten Jahren verfolgt, war klar, welche Aufgabe sie hatten: Mehr Hitze abzuleiten.

Früher galt es bei Kohlefaser-Scheiben, sie auf Temperatur zu bringen, denn sie funktionierten am besten bei 650 Grad Celsius. Mit Weiterentwicklung von Harzen und Fasern konnte dieses Temperaturfenster auf 300 bis 850 Grad aufgeweitet werden. Doch mittlerweile müssen Bremsen bei einem MotoGP-Motorrad solche Mengen an Bewegungsenergie in Wärmeenergie umwandeln, dass dieses Fenster schon im Regen erreicht wird und sie auf Strecken mit hoher Bremsbelastung wie Motegi, Sepang und dem Red Bull Ring ihre obere Grenze überschreiten. Ab 950 Grad setzt die Oxidation der Kohlefaser ein, das Material wird brüchig – und was in so einem Fall passieren kann, konnte man 2020 bei Maverick Viñales auf dem Red Bull Ring sehen.

In den letzten Jahren war man auf bremsintensiven Strecken zunächst von 320 auf 340 mm Scheibendurchmesser gegangen, das ist der größte, der in ein 17-Zoll-Vorderrad passt. Dann wurde zusätzliches Kohlefaser-Material an der Innenseite angebracht, um noch mehr Wärme aufnehmen zu können. Im nächsten Schritt brachte Brembo Bremszangen mit Kühlrippen und im Vorjahr größere Bremsbeläge, mit denen die Wärmespeicherkapazität noch weiter erhöht wurde.

Für dieses Jahr hat Brembo einen weiteren Schritt gemacht und zu den Tests in Katar Bremsscheiben und Beläge mitgebracht, die mit Kühlrippen versehen waren. Diese kamen in Österreich auch im Rennen zum Einsatz. „Zusätzlich dazu haben wir in der MotoGP, in der Superbike-WM und in der Moto2 auch eine Technologie aus der Formel 1 eingeführt, wo an den Bremskolben mehr Hitze abgeführt wird", verrät Brembo-MotoGP-Ingenieur Andrea Pellegrini. Wie diese genau funktioniert, verrät er nicht. Nur, dass eine Titan-Legierung verwendet wird. ■



BREMBO

Das Material der neuen Scheibe ragt weiter zur Mitte und hat Kühlrippen



BREMBO

Auch die Bremsbeläge haben Fortsätze mit Kühlrippen zur Hitzeableitung



Maverick Viñales fährt die restlichen sechs GPs mit Aprilia

MOTOGP

Viñales fährt

Nach positivem Test in Misano wird Maverick Viñales bereits am Wochenende in Aragón mit der MotoGP-Aprilia sein Comeback geben!

Von: **Imre Paulovits**

So schnell kann es gehen: Kaum wurde Maverick Viñales von Yamaha endgültig entlassen, testete er schon in Misano die Aprilia RS-GP21. An den beiden Testtagen letzten Dienstag und Mittwoch in Misano waren auch die Testteams von Ducati, Honda und KTM auf der Strecke. Viñales ließ sich Sitzposition und Ergonomie anpassen, beließ es aber bei der Abstimmung von Aleix Espargaró. Trotzdem fuhr der Auftaktsieger von Katar nach den zwei Testtagen Zeiten unter 1.33 und war so nur sieben Zehntelsekunden langsamer als die schnellste Rennrunde von Espargaró beim letztjährigen Misano-GP.

„Es hat mich selbst überrascht, wie ich nach wenigen Runden bereits schnell war", wunderte sich Viñales. „Aber das Motorrad ist ganz anders, als was ich bislang gefahren bin, deshalb brauche ich noch viele Runden." Die wird er nun bekommen: Schon ab dem Wochenende in Aragón wird er die restlichen sechs GPs dieses Jahres mit den Italienern bestreiten! ■

NACHRICHTEN

MOTOGP/MOTO2

Jake Dixon wird nach Silverstone auch den Grand Prix in Aragón mit der Petronas-Yamaha des verletzten Franco Morbidelli fahren, bevor ab Misano Andrea Dovizioso das zweite Motorrad neben Valentino Rossi übernehmen soll. Die Fahrerstruktur bei Petronas-SIC wird für Aragón kräftig durcheinander gewürfelt. Den Moto2-Platz von Dixon übernimmt John McPhee, der sich so in der Moto2 versuchen soll. Die Moto3-Honda des Schotten übernimmt SIC-Junior-Pilot Syarifuddin Azman, der in diesem Jahr bereits das Moto3-Junior-WM-Rennen Barcelona gewonnen hat.

MOTO2

Tony Arbolino wechselt für 2022 überraschend von Intact-GP ins Moto2-Team von Marc VDS. „Das Team wollte mich, und ich wollte sie", erklärt der 21-jährige Italiener seinen Entschluss. „Mein Ziel ist es, mit den schnellsten Fahrern mitzuhalten und um Podestplätze und Siege zu kämpfen."

MOTORRAD-WM

Bei allem Glanz der Fahrerlager-Hospitalities ist verantwortungsvollen Beobachtern schon länger sauer aufgestoßen, welche Mengen bester Lebensmittel im Müll landen. In Silverstone ging nun eine Tonne an Bedürftige der Stadt Towcester.

Vorschau GP von Aragón

ZEITPLAN

GP von Aragón/Motorland Aragón (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 10. September 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 11. September 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 12. September 2021		
8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 19 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rdn.

STATISTIK

GP von Aragón/Motorland Aragón

Sieger 2020
Moto3: Jaume Masiá (E), Honda
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki

Pole-Position 2020
Moto3: Raúl Fernández (E), KTM, 1.57,681 (= 155,3 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.51,651 (= 163,6 m/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.47,076 (= 170,6 km/h)

Schnellste Runde 2020
Moto3: Darryn Binder (ZA) KTM, 1.58,070 (= 154,7 km/h)
Moto2: Jorge Martín (E), Kalex, 1.52,081 (= 163,0 km/h)
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki, 1.48,404 (= 168,6 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Sergio Garcia (E) Honda, 1.57,976 (= 154,9 km/h) (2020)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.51,730 (= 163,5 km/h) (2020)
MotoGP: Franco Morbidelli (I), Yamaha, 1.48,089 (= 169,0 km/h) (2020)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	206
2.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	141
3.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	137
4.	Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	136
5.	Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	118
6.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	108
7.	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	95
8.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	85
9.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	83
22.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	11

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	231
2.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	187
3.	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	179
4.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	127
5.	Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Boscoscuro	92
6.	Augusto Fernández (E)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	92
7.	Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	91
8.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	87
9.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	75
22.	Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	16

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	201
2.	Sergio Garcia (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	155
3.	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	132
4.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	118
5.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	105
6.	Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	95
7.	Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	87
8.	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM	71
20.	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	27
26.	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	10

Dreimal das Gleiche an der Spitze: Razgatlioglu (#54) und Rea weit vor dem restlichen Feld

Vermiestes Triple

WORLDSBK

Yamaha-Werksfahrer Toprak Razgatlioglu war der überlegene Mann in Magny-Cours. Der 24-jährige Türke gewann alle drei Rennen – doch nach einem Protest wurde ihm der Sieg im Superpole-Race aberkannt.

Von: **Imre Paulovits**

Der Krieg war losgebrochen: Weltmeister Jonathan Rea und sein Herausforderer Toprak Razgatlioglu waren punktgleich nach Magny-Cours gekommen, und vom ersten Training an kämpften sie um die Vorherrschaft. Im Qualifying konnte sich Rea durchsetzen, doch wer genauer hinsah, bemerkte bereits, dass der Yamaha-Pilot die bessere Pace hatte und diese auch länger mit den Reifen durchbringen konnte. Jonathan Rea hatte einen Vorteil im langen Turn 3, doch Razgatlioglu war auf der Bremse vor Turn 5 eine Nummer für sich und konnte von dort auch besser herausbeschleunigen.

Im ersten Rennen bewahrheitete sich all das. Rea wehrte sich nach allen Regeln der Kunst, doch dann zog der Yamaha-Pilot mit völlig gleichmäßigen und schnellen Runden weg und feierte seinen überlegenen Sieg mit einem Stoppie auf der Ziellinie. Im Superpole-Race ging es richtig zur Sache, doch so sehr sich Rea auch bis kurz vor dem Ziel bemühte, Razgatlioglu behielt die Oberhand. Und auch im zweiten Rennen am Nachmittag lieferten sich die beiden ein Gefecht über die Renndistanz, und der 24-jährige Türke blieb an diesem Tag ungeschlagen. „Es war schon immer mein Traum, einmal alle drei Rennen an einem Wochenende zu gewinnen“, freute er sich. Dann umarmte er sich mit Rea. Zwei Top-Piloten hatten alles gegeben, die Sportwelt schien in Ordnung.

Kontroverser Protest

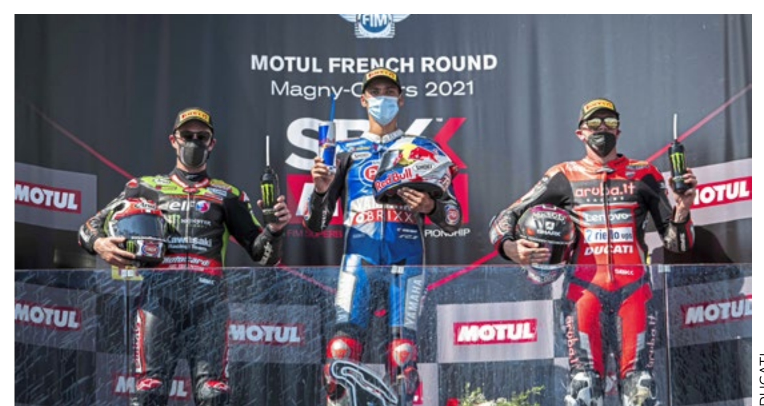
Doch drei Stunden später platzte die Bombe: Reas Team hatte nach dem Superpole-Race Protest eingelegt, weil Razgatlioglu in der letzten Runde in Turn 11 innen kurz auf die grüne Streckenbegrenzung geraten war. Als Beweismittel ließen sie die Rennleitung noch einmal das Onboard-Video von Reas Motorrad anschauen. Darauf ist tatsächlich zu erkennen, dass Razgatlioglu für den Bruchteil einer Sekunde einige Millimeter die Grünfläche streift. Obwohl Rea ihn gerade danach überholt hat, sagt das Regelbuch, dass beim Überfahren der Streckenbegrenzung in der letzten Runde automatisch eine Rückstufung um einen Platz erfolgt. Dem musste die Rennleitung Genüge tun. Sie erklärte Rea zum Sieger.

„Zwei Top-Piloten haben drei tolle Kämpfe geboten. Ein solches sportliches Highlight durch einen Protest zu schmälern, ist wirklich schade“, meinte Yamaha-Teamchef Paul Denning. „Ich denke nicht, dass das im Sinne des Sports ist.“ Der gewaltige Shitstorm, der sofort auf den sozialen Medien gegen Rea und sein Team losbrach, war durch deutlichere Worte geprägt. Nun ist wirklich der Krieg losgebrochen. ■



WORLDSBK

Freundliches Schulterklopfen nach dem Rennen. Wird es auch so bleiben?



DUCATI

Razgatlioglu, Rea, Redding: Im zweiten Rennen war die Reihenfolge wie in der WM

Supersport-WM

Aegerter weiter top

Beide Rennen mussten abgebrochen werden, einmal war Dominique Aegerter mit verwickelt. Doch mit einem Sieg und einem zweiten Platz baute er seine WM-Führung aus.

Von: **Imre Paulovits**

Es war chaotisch. Kaum war das erste Rennen gestartet, kollidierte am Ende des Feldes Veteran Michel Fabrizio mit David Sanchez Martínez, dabei überschlug sich seine Kawasaki seitwärts und zerlegte sich in ihre Einzelteile. Bei der anschließenden Quickstart-Prozedur blieb das Motorrad von Valentine Debise stehen, er wurde auf dem Grid von Vincent Falcone angefahren.

Dominique Aegerter konnte nach all dem die Ruhe bewahren und seinen neunten Saisonsieg feiern. Steven Odendaal startete nur von der 13. Startposition, doch das auf zwölf Runden verkürzte Rennen reichte ihm, um auf den zweiten Platz vorzufahren. Im zweiten Rennen kämpfte Aegerter mit Luca Bernardi um die Führung, doch in der letzten Schikane stürzte Bernardi in Führung liegend, Aegerter konnte nicht ausweichen und auch Jules Cluzel stürzte über die Havarie. Nach dem Restart lag wieder Aegerter vorn, doch diesmal blieb Youngster Manuel Gonzales an ihm dran und ging aus dem heftigen Schlagabtausch in der letzten Runde als Sieger hervor.

Can Öncü war der zweite Youngster, der auftrumpfte. So sehr sich Philipp Öttl auch bemühte an ihm vorbeizukommen, sein junger Teamkollege blieb bis zum Ziel vor ihm und feierte seinen ersten Supersport-WM-Podestplatz. ■



TEN KATE RACING

Auch wenn er Barcelona auslassen muss, bleibt Dominique Aegerter WM-Leader

Superbike-WM

Van der Mark stark

In Magny-Cours holte Michael van der Mark für das BMW-Team die Kohlen aus dem Feuer. Er wurde einmal Fünfter, doch genauso hatte er einen Moment, der böse hätte enden können.

Von: **Imre Paulovits**

Tom Sykes brannte in der Superpole wieder sein Feuerwerk ab, führte vorübergehend die Zeitenliste an und qualifizierte sich auf dem dritten Startplatz. Doch im Rennen bekam er Probleme mit der Motortemperatur und fiel bis auf den neunten Platz zurück. Dafür kämpfte sich Michael van der Mark, der im dritten freien Training durch einen Umbau viel Zeit eingebüßt hatte, vom neunten Startplatz bis auf P6 vor. Als Alex Lowes vor ihm stürzte, erbte er den fünften Platz und brachte ihn ins Ziel.

Auch im Superpole-Race schaffte van der Mark den sechsten Platz, so fuhr er im Rennen zunächst in der Verfolgergruppe, doch dann hatte er einen haarsträubenden Moment, als er auf der Zielgeraden mit Andrea Locatelli kollidierte, die Unterarme der beiden aneinander kamen und dabei die Bremse betätigt wurde. Van der Mark schoss Richtung Boxenmauer, zum Glück konnte er sein Motorrad wieder auf Kurs bringen und wurde schließlich Achter. ■



WORLDSBK

Haarig: Locatelli (#55) und van der Mark (#60) kollidieren auf der Zielgeraden

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Nach dem Sturz am Ende der ersten Runde des zweiten Rennens blieben Luca Bernardi, dem Dominique Aegerter nicht ausweichen konnte, und Jules Cluzel, der ebenfalls zu Fall gebracht wurde, liegen. Beide wurden noch an der Strecke versorgt und ins Medical Center gebracht, von wo aus sie ins Krankenhaus nach Nevers weitertransportiert wurden. Bernardi hat sich bei dem Unfall den zwölften Brustwirbel gebrochen, blieb aber bei Bewusstsein und konnte auch alle seine Gliedmaßen bewegen. Wie schwerwiegend seine Verletzungen sind und welche Reha ihn erwartet, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Cluzel zog sich eine Kopfverletzung zu, allerdings ohne Brüche. Auch sein genauer Zustand wurde bis Redaktionsschluss noch nicht kommuniziert.

SUPERSPORT-300-WM

Der 18-jährige WM-Leader Adrian Huertas aus Spanien und sein Herausforderer, der 25-jährige Brite Tom Booth-Amos, waren in beiden Rennen unzertrennlich. Im ersten Rennen griff Booth-Amos Huertas in der letzten Runde an und musste nach einem gewaltigen Slide mit dem zweiten Platz Vorlieb nehmen. Auch das zweite Rennen ging an Huertas. Der 15-jährige Cousin von Maverick Viñales wurde im zweiten Rennen Vierter.

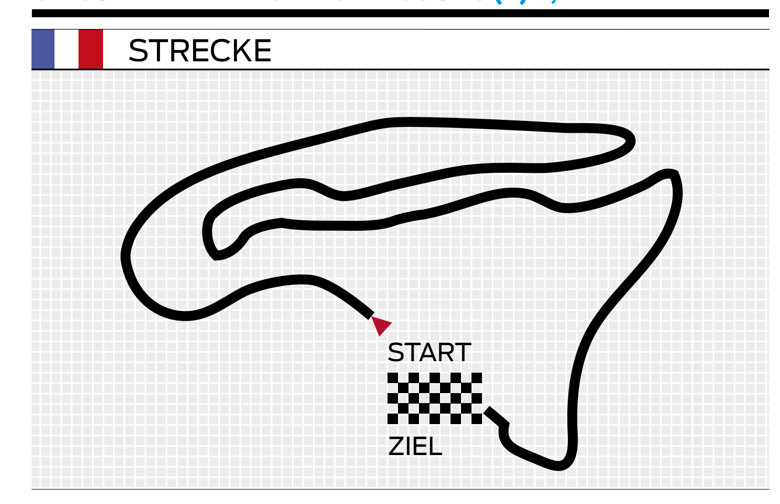
ENDURANCE-WM

Nico Thöni wird beim Bol d'Or am 18./19. September in Le Castellet für das Team Bolliger Switzerland auf Kawasaki dabei sein. Zunächst ist der schnelle Österreicher aus der IDM nur als Reservefahrer eingeplant, darf sich aufgrund der Team-Taktik der drei schnellsten Piloten jedoch Hoffnungen auf das Rennen machen. YART Yamaha wird beim Bol d'Or - fast schon traditionell - mit einer Sonderlackierung ausrücken. Diese wird aber erst in Frankreich gezeigt.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS (F) 4,411 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.35,683
2.	Razgatlioglu	1.35,784
3.	Sykes	1.35,919
4.	Lowes	1.36,025
5.	Locatelli	1.36,201
6.	Haslam	1.36,258
7.	Rinaldi	1.36,415
8.	Redding	1.36,485
9.	Van der Mark	1.36,736
10.	Mahias	1.36,814
11.	Davies	1.36,871
12.	Gerloff	1.36,926
13.	Bassani	1.37,114
14.	Bautista	1.37,269
15.	Rabat	1.37,719
16.	Ponsson	1.37,860
17.	Viñales	1.37,970
18.	Nozane	1.37,997
19.	Folger	1.38,184
20.	Mercado	1.38,357

WM-STAND FAHRER

1.	Razgatlioglu	370 Punkte
2.	Rea	363
3.	Redding	298
4.	Locatelli	186
5.	Lowes	176
6.	Rinaldi	172
7.	Sykes	159
8.	Van der Mark	154
19.	Folger	14
22.	Fritz	6

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	390 Punkte
2.	Kawasaki	377
3.	Ducati	368
4.	BMW	200
5.	Honda	143

ERGEBNIS 1. RENNEN

Magny-Cours (F) – 4. September 2021 22. WM-Lauf; 92,631 km über 21 Rdn. à 4,411 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	34.06,037 min	1.36,937	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+4,467 s	1.37,096	20
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+10,285 s	1.37,490	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+13,283 s	1.37,545	13
5.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	21	+15,535 s	1.37,468	11
6.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+17,824s	1.37,726	10
7.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+20,067 s	1.37,740	9
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+20,127 s	1.37,808	8
9.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+20,150 s	1.37,776	7
10.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+23,763 s	1.37,742	6
11.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+23,977 s	1.37,641	5
12.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+38,551 s	1.37,689	4
13.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	21	+44,742 s	1.39,001	3
14.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+45,494 s	1.38,995	2
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	21	+55,985 s	1.38,847	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Magny-Cours (F) – 5. September 2021 24. WM-Lauf; 92,631 km über 21 Rdn. à 4,411 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	34.09,849 min	1.37,259	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+2,908 s	1.37,226	20
3.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+8,406 s	1.37,414	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+10,329 s	1.37,653	13
5.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+10,734 s	1.37,664	11
6.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+11,467 s	1.37,663	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+13,901 s	1.37,709	9
8.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	21	+15,640 s	1.37,577	8
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+16,254s	1.37,819	7
10.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+20,911 s	1.37,951	6
11.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+39,410 s	1.38,476	5
12.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	21	+42,808 s	1.39,155	4
13.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+43,057 s	1.38,986	3
14.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+44,106 s	1.39,152	2
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	21	+49,557 s	1.38,792	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Magny-Cours (F) – 5. September 2021 23. WM-Lauf; 44,110 km über 10 Rdn. à 4,411 km; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 32 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	16.07,436 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+0,148 s
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,282 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+6,643 s
5.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+7,384 s
6.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	+8,119 s
7.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+9,515 s
8.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+9,888 s
9.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+11,325 s
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+11,683 s
11.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+11,979 s
12.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+12,231 s
13.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+12,502 s
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+21,597 s
18.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	+27,2046 s

SUPERSPORT-WM

Magny-Cours (F) – 4. September 2021 13. WM-Lauf; 52,932 km über 12 Rdn. à 4,411 km; 31 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	20.22,009 min
2.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+0,869 s
3.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+1,188 s
4.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF R6	+1,356 s
5.	Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF R6	+2,348 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+3,957 s
7.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+4,931 s
11.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+7,352 s
13.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+13,891 s
18.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+23,485 s

SUPERSPORT-WM

Magny-Cours (F) – 5. September 2021 14. WM-Lauf; 52,932 km über 12 Rdn. à 4,411 km; 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF R6	20.23,172 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+0,155 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+1,438 s
4.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+1,633 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+1,964 s
6.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+2,900 s
7.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+3,243 s
12.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+10,976 s
14.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+13,021 s
16.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+15,252 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	302 Punkte
2.	Odendaal	240
3.	Öttl	178
9.	Krummenacher	84
21.	Brenner	10
22.	Frossard	10
29.	Enderlein	5

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	350 Punkte
2.	Kawasaki	201
3.	MV Agusta	69

SUPERSPORT-300-WM

Magny-Cours (F) – 4. September 2021 9. WM-Lauf; 57,343 km über 13 Rdn. à 4,411 km; 42 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Adrián Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	24.38,263 min
2.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,588 s
3.	Samuel di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,810 s
4.	Dorren Loureiro (ZA)	Kawasaki Ninja 400	+3,564 s
5.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+3,711s
6.	Iñigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+8,307 s
7.	Gabriele Mastroluca (I)	Yamaha YZF-R3	+13,013 s
8.	Victor Steeman (NL)	KTM RC 390 R	+13,330 s
9.	Ton Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+13,544 s
18.	Christian Stange (D)	Kawasaki Ninja 400	+25,817 s

SUPERSPORT-300-WM

Magny-Cours (F) – 5. September 2021 10. WM-Lauf; 57,343 km über 13 Rdn. à 4,411 km; 42 Fahrer gestartet, 33 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 43 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Adrián Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	24.51,985 min
2.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,326 s
3.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+446 s
4.	Dean Berta Viñales (E)	Yamaha YZF-R3	+0,892 s
5.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+1,056 s
6.	Gabriele Mastroluca (I)	Yamaha YZF-R3	+1,584 s
7.	Yeray Ruiz (E)	Yamaha YZF-R3	+1,805 s
8.	Iñigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+2,050 s
9.	Dorren Loureiro (ZA)	Kawasaki Ninja 400	+4,412 s
30.	Christian Stange (D)	Kawasaki Ninja 400	+38,746 s

WM-STAND FAHRER

1.	Huertas	179 Punkte
2.	Booth-Amos	158
3.	Buis	102
4.	Di Sora	97
5.	Steeman	74
6.	Okaya	62
37.	Stange	1

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	245 Punkte
2.	Yamaha	126
3.	KTM	74

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Über das statt des abgesagten 8-Stunden-Rennens von Suzuka angesetzte WM-Finale in Most am 9. Oktober macht sich im EWC-Fahrerlager bereits Unmut breit. Es sind keine durchgehenden Rettungswege vorhanden, und so saßen bereits bei der Superbike-WM Jonas Folger und Jonathan Rea nach Stürzen auf der Außenseite der vorletzten Kurve fest, bis die Sessions zu Ende waren. Künstliche Safety-Car-Phasen könnten eingebaut werden, um gegebenenfalls gestürzte Piloten und Maschinen zurückbringen zu können. In den Team-Manager-Briefings beim Bol d'Or sollen Lösungen gefunden werden.

Superbike-WM

Folger: Keine Punkte in Frankreich

Auch wenn Jonas Folger jeweils zum Schluss der Rennen in Schwung kam, haderte er in Magny-Cours vor allem mit vollem Tank und verpasste so die Punkteränge.

Von: **Imre Paulovits**

Jonas Folger blickte mit nachdenklichem Gesicht drein, während sein Team begann, die Sachen zu packen. „Ich konnte mit vollem Tank im Kurveneingang nicht die Linie halten und dadurch zu Rennbeginn nicht attackieren. Ich muss jetzt rausfinden, was ich fahrerisch anders machen muss, damit ich die BMW besser bewegen kann", übte er Selbstkritik.

Wenn sich der deutsche BMW-Pilot auch über die Trainingstage steigern konnte, in der Superpole reichte es nur für den 19. Startplatz. Auch diesen Platz konnte er im ersten Rennen zunächst nicht halten, Aber in der zweiten Rennhälfte fand er seinen Rhythmus und konnte schließlich bis auf den 16. Platz vorfahren. „Nachdem die Trainings recht gut liefen, war das Rennen wirklich schwierig", berichtete der 28-jährige Bayer. „Es fiel mir zunächst echt schwer, auf Speed zu kommen. Es hat lange gedauert, bis ich dann ein, zwei andere Piloten passieren konnte. Sobald ich später meinen eigenen Rhythmus fahren konnte, lief es deutlich besser."

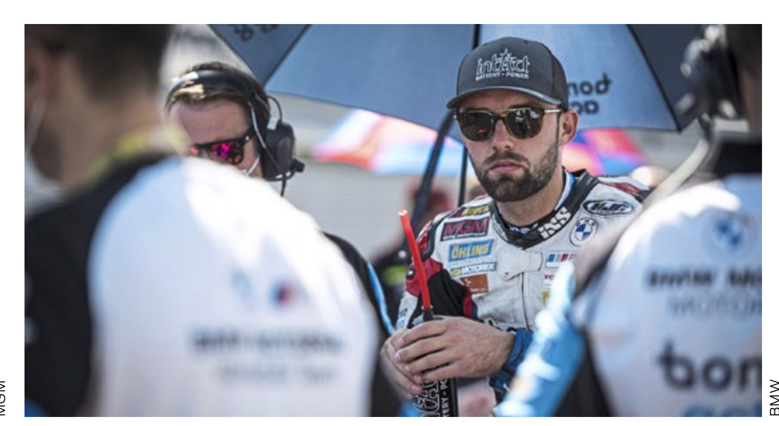
Im Superpole-Rennen lief es zunächst nicht anders. Folger fiel zurück auf Rang 20, er konnte zwar zwei Plätze gutmachen, und am Schluss lief er auf seine Vorderleute auf, doch es blieb keine Zeit mehr für einen Angriff und der MGM-Pilot musste mit dem 18. Platz vorliebnehmen. Auch im zweiten Rennen tat sich Folger in den ersten Runden schwer, doch dann kam der Rhythmus, bis Rennmitte konnte er sich von Platz 20 bis auf Position 17 vorkämpfen. In der letzten Runde war er bereits an der Gruppe, die um die Podestplätze kämpfte, dran, doch schließlich fehlte ihm eine Sekunde zum 15. Platz.

„Nun gilt für uns, alles zu analysieren, und ich muss sehen, was ich an mir verbessern kann, dann geht es in Barcelona hoffentlich bergauf", tröstete sich der Ex-MotoGP-Pilot. Auch Teamchef Michael Galinski wirkte nachdenklich. „Nach Navarra, wo es recht gut lief, hatten wir uns für dieses Wochenende schon etwas mehr versprochen, aber es bleibt weiterhin zäh", resümierte er. „Wir versuchen alles, Jonas das nötige Vertrauen zum Motorrad zu geben, damit er damit besser zurechtkommt. Aber da sind auch unsere Mittel irgendwann begrenzt. Barcelona sollte Jonas wieder sehr gut liegen, das motiviert ihn zusätzlich. Wir hatten auch einen guten Test dort und müssen einfach nach vorne schauen." ■

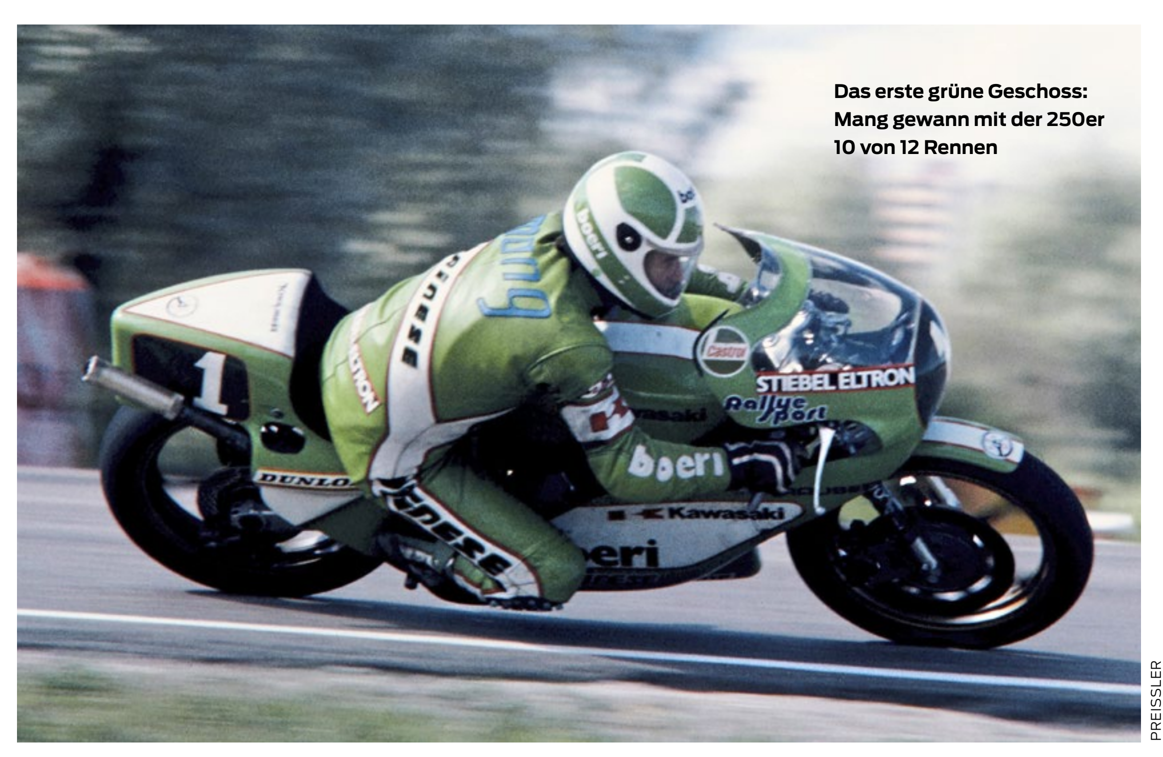


MGM

Erst zum Rennende kommt der Rhythmus: Jonas Folger kämpft weiter


BMW

Nachdenklich: Was muss mit vollem Tank anders gemacht werden?



Das erste grüne Geschoss: Mang gewann mit der 250er 10 von 12 Rennen

PREISSLER

Der doppelte Toni

Vor 40 Jahren stand in Deutschland Grün in der Gunst ganz vorn: Toni Mang wurde 1981 mit Kawasaki überlegener Doppelweltmeister bei den 250ern und den 350ern.

Von: **Imre Paulovits**

Plötzlich war ganz Deutschland im Motorrad-Fieber. Den ganzen Sommer über kamen ständig Sieges-Meldungen von Toni Mang, und so rückte die Motorrad-WM plötzlich von einer Randsportart in den Mittelpunkt öffentlichen Interesses. Der Bayer und Kawasaki waren zu Begriffen geworden, die jeder Schuljunge und jede Hausfrau kannte, und Mang wurde von den ISK-Journalisten mit großem Vorsprung vor Ruder-Weltmeister Peter-Michael Kolbe und Golfer Bernhard Langer zum Sportler des Jahres gewählt.

Die Überlegenheit, mit der er seinen Viertelliter-Titel verteidigen konnte, und die Art, wie er bei den 350ern Weltmeister Jon Ekerold entthronte, war beeindruckend. Dabei war aus heutiger Sicht alles, was er dafür brauchte, geradezu bescheiden.

„Als Toni 1980 begann, Rennen zu gewinnen und auf den WM-Titel zusteuerte, kam Kawasaki in Assen zu uns", erinnert sich Mangs Freund und Mechaniker Sepp Schlögl. „Zuvor durften wir keinen Kawasaki-Kleber mehr auf dem Tank fahren, nun baten sie darum." Nach dem WM-Titel bekam Mang wieder Werksunterstützung, aber bei Weitem nicht in dem Umfang, was die Werke heute darunter verstehen.

Eigenbau-Werksmaschine

„Wir haben zwei neue Motorräder sowie Ersatzteile bekommen", erinnert sich Schlögl. „Dazu hatten wir noch die von 1979. Was uns wirklich schnell gemacht hat, waren die Entwicklungen, die wir 1980 selbst gemacht haben. Für die 250er hatte ich Einzelzylinder gemacht, für die 350er habe ich den Original-Zylinderblock genommen und aus den Dreikanal-Zylindern Achtkanal-Zylinder gemacht. Das war eine irre Konstruktion, bei der auch das Motorgehäuse aufgeschweißt werden musste, sie war aber richtig schnell. Serienmäßig waren die Laufflächen mit Guss aufgespritzt, das haben wir entfernt, alles umgeschweißt, die Kanäle verändert und dann bei Mahle Nikasil-beschichten lassen. Ich habe auch eine Gehäuse-Wasserkühlung gemacht, weil bei der 350er der hintere Zylinder zu warm wurde. Das hat noch einmal richtig Leistung gebracht. Der Motor hat dann brutal viele Kilometer draufbekommen, denn wir hatten nur einen davon gemacht." So hatte Mang bei den 350ern nur ein schnelles Motorrad, das er immer im Rennen einsetzte. „Mitte der Saison bekamen wir noch spezielle Flachschieber-Vergaser, die sich noch einmal positiv ausgewirkt haben", so Schlögl.

Dass Mang bei den 250ern der Konkurrenz locker davonfahren konnte, lag neben seinem Fahrkönnen ebenfalls an der Eigenentwicklung. „Wir hatten mehr Leistung als die Werks-Kawasakis, dazu eine irre Standfestigkeit", erinnert sich Schlögl. „Wir haben in den Eigenbau-Zylindern Yamaha-Kolben gefahren, und das hat sich richtig gut ergänzt."



Das zweite grüne Geschoss: Bei den 350ern gewann Mang fünf von acht Rennen

PREISSLER

Zu Hochform aufgefahren

Doch die Saison begann verhalten. In Argentinien litt Mang an einer Infektion, er wurde bei den 350ern nur Siebter, bei den 250ern gar nur 14. Auch auf dem Salzburgring musste er sich bei den 350ern Patrick Fernandez geschlagen geben. Aber auf dem Hockenheimring gewann er bereits beide Rennen überlegen. Bei den gemischten Verhältnissen in Monza schlug ihn Jon Ekerold noch einmal bei den 350ern und Eric Saul und Maurizio Massimiani bei den 250ern. Doch danach gewann Mang alle restlichen Rennen bei den 250ern sowie den 350ern und wurde mit insgesamt 15 Siegen der erste Doppelweltmeister Deutschlands seit Werner Haas 1953. Und er wird wohl für immer der letzte bleiben. ■

WM-ENDSTAND 1981

250 ccm

1.	Toni Mang (D)	Kawasaki	160 Pkte.
2.	Jean-François Baldé (F)	Kawasaki	95
3.	Roland Freymond (CH)	Ad Majora	72
4.	Carlos Lavado (YV)	Yamaha	56
5.	Patrick Fernandez (F)	Yamaha	43
6.	Jean-Louis Guignabodet (F)	Kawasaki	36
7.	Jean-Louis Tournadre (F)	Honda	34
8.	Martin Wimmer (D)	Yamaha	33
9.	Didier de Radiguez (B)	Yamaha	26
10.	Richard Schlachter (USA)	Yamaha	25

WM-ENDSTAND 1981

350 ccm

1.	Toni Mang (D)	Kawasaki	103 Pkte.
2.	Jon Ekerold (ZA)	Yamaha	52
3.	Jean-Francois Baldé (F)	Kawasaki	49
4.	Patrick Fernandez (F)	Yamaha	46
5.	Carlos Lavado (YV)	Yamaha	41
6.	Keith Huewen (GB)	Yamaha	29
7.	Thierry Espié (F)	Yamaha	24
8.	Jacques Cornu (CH)	Yamaha	20
9.	Eric Saul (GB)	Yamaha	18
10.	Graeme McGregor (AUS)	Yamaha	14



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. **MSA1PRE** (selbst lesen), **MSA1PRG** (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– €
(ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra.
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.



Mindestens drei Titelfavoriten: Prado (#61) vor Febvre (#3) und Gajser (#243)

Triell in der Türkei

Den Auftakt zum türkischen Doppel-GP entschied Jeffrey Herlings (KTM) für sich. Teamkollege Jorge Prado leistete heftig Widerstand und belegte Rang 2 auf dem Tagespodium vor Titelverteidiger Tim Gajser (Honda). Honda-Pilot Henry Jacobi lieferte zwei starke Rennen ab und fuhr Platz 11 in der Tageswertung ein.

Von: **Frank Quatember**

Fast vier Wochen WM-Pause nach dem Lettland-GP sorgten zwar weder für volle Startfelder oder Zuschauerränge, aber zumindest wieder für volle Batterien bei den WM-Piloten. KTM-Star Jorge Prado setzte das erste Ausrufezeichen: Nach dem gewonnenen Zeittraining hatte er auch am Startgatter zum ersten MXGP-Lauf die Nase vorn. Tim Gajser rasselte auf der Startgeraden mit einem Kontrahenten zusammen, fand keinen Rhythmus und wurde bis auf Platz 7 durchgereicht. Während der Führende Prado erfolgreich die Attacken von Verfolger Febvre abwehren konnte, bekam der Franzose ab Rennhälfte Gesellschaft von Herlings und Pauls Jonass (GasGas). Den spektakulären Dreikampf entschied „The Bullet“ Herlings für sich, und es dauerte nicht einmal zwei Runden, ehe das Kraftpaket aus Brabant den Spanier Prado mit einem herrlichen Manöver zum Laufsieg passierte. Auch um Platz 3 wurde beinhart gekämpft; einen Fehler von Febvre nutzte Pauls Jonass und jubelte im Ziel ausgelassen.

Perfekter Start für Jacobi

Dem Honda-Pilot Henry Jacobi gelang ein nahezu perfekter Start aus einer denkbar schlechten Position am Gatter mitten hinein in die Spitzengruppe. Der Thüringer konnte sich mit großem Kampfgeist in den Top 10 halten und zur Rennhälfte mit Brian Bogers sogar noch einen Werkspiloten passieren.

In Lauf 2 war Prado nach dem Start erneut nicht zu bezwingen und übernahm das Kommando. Tim Gajser war unglaublich motiviert, startete als Dritter hinter Febvre und passierte den Franzosen aggressiv in Runde 3. Während sich der Slowene an die Verfolgung von Prado machte, musste der Viertplatzierte Pauls Jonass heftige Attacken von Multichampion Tony Cairoli abwehren. Das nahm kein gutes Ende: Jonass strauchelte in Runde 5 und flog spektakulär durch die Streckenbegrenzung ins Nirwana. Nach dem Aus des Letten sorgte Gajser für Action mit einem wilden, aber zunächst erfolglosen Angriff auf Prado. Doch kurz darauf war der Spanier chancenlos gegen den angriffslustigen Titelverteidiger, und Gajser fuhr auf und davon.

> „Ich freue mich natürlich über den Sieg, aber ich will Weltmeister werden. Und da zählt jeder Punkt.“
>
> GP-Sieger Jeffrey Herlings

Veteranen-Duell um P3

Um Platz 3 kam es zum ewig jungen Duell der „Veteranen“ Febvre und Cairoli, dahinter machte der schlecht gestartete Herlings Dampf. Cairoli quetschte sich innen an Febvre vorbei, zwei Kurven später musste der verdutzte Franzose auch noch Herlings vorbei lassen! Im anschließenden KTM-Triell jagten sich Prado und Cairoli mit einem irren Tempo, während Herlings auf Fehler lauerte. Den machte Cairoli, der Italiener überschlug sich. „Es waren Strohballen auf der Strecke, ich sah sie und konnte ausweichen, aber Tony hatte Pech“, erklärte Kontrahent Prado im Ziel. Herlings war nun im Vorteil, nutzte einen Fehler von Prado und fuhr zum Tagessieg: „Wir müssen unbedingt an den Starts arbeiten. Über den Sieg freue ich mich natürlich, aber ich will Weltmeister werden, und da zählt jeder Punkt!“

Gajser tat mit dem Laufsieg viel für sein Selbstbewusstsein: „Ein ganz anderes Rennen. Ich



ARCHER

„The Bullet“ wittert seine Chance: GP-Sieger Jeffrey Herlings

ARCHER

MX2-Sieg für Titelverteidiger: Tom Vialle

konnte die Spitze übernehmen und meinen Speed fahren.“

René Hofer führte kurz

Auch Henry Jacobi war mit seinem zweiten Lauf zufrieden. Der Bad Sulzaer konnte erneut am Start glänzen und im Ziel auf Rang 14 gute Punkte mitnehmen. Der Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha) hatte in beiden Läufen keinen guten Start und musste enorm hart arbeiten, um am Ende Rang 6 in der Tageswertung einzufahren. Sein Comeback feierte Landsmann Arnaud Tonus nach auskurierter Gehirnerschütterung. Der Yamaha-Pilot war mit Rang 13 gesamt im Soll.

Die WM-Pause nutzte in der MX2-Klasse vor allem Titelverteidiger Tom Vialle. Dem kleinen Franzosen auf der Factory-KTM gelang der Holeshot in Lauf 1 und trotz kurzer Führung des Teamkollegen René Hofer auch ein rundum überzeugender Sieg. Titelverteidiger Maxime Renaux (Yamaha) fand zwar nur phasenweise seinen Rhythmus, betrieb aber als Vierter Schadensbegrenzung. Um die Plätze 2 und 3 duellierten sich der Italiener Matteo Guadagnini (KTM) und der langhaarige Jed Beaton. Am Ende setzte sich der australische Husky-Pilot durch.

Im zweiten Lauf drehte Renaux den Spieß um und nahm mit einem Start-Ziel-Sieg erfolgreich Revanche. Tagessieger Tom Vialle fuhr einige Angriffe auf den Franzosen, musste aber nach einem Fahrfehler seine Jagd abbrechen. Hinter dem Weltmeister belegte Jed Beaton Rang 3. Die Top 5 komplettierten Guadagnini und Hofer. Der belgische Mitfavorit Jago Geerts hatte im ersten Lauf Pech am Start und wurde Tagessechster. ■

NACHRICHTEN

FERRANDIS CHAMPION, ROCZEN GESCHLAGEN

Dylan Ferrandis heißt der neue US-Motocross-Champion der Klasse 450. Der 27-jährige Franzose vom Team Star Racing Yamaha machte bereits beim vorletzten Rennen auf dem Fox Raceway Pala den Sack zu und holte sich in seiner ersten Saison in der Topklasse den heiß begehrten Titel. Ferrandis reichte Platz 2, Tagessieger wurde mit einem 2/1-Ergebnis Kawasaki-Star Eli Tomac, der die Grünen nach der Outdoorsaison verlassen wird. Platz 3 im kalifornischen Pala belegte nach zwei starken Auftritten Cooper Webb (KTM). Der deutsche Honda-Pilot Ken Roczen verpasste als Vierter knapp das Podium und muss beim Finale kommenden Samstag in Hangtown noch einmal alles geben, um Rang 2 in der Meisterschaft zu verteidigen. Dem Thüringer sitzt Eli Tomac mit nur neun Punkten Rückstand im Nacken.

MOTOCROSS-GP TÜRKEI / MXGP

Afyonkarahisar (TR): 5. September, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	34.42,407 min = 56,660 km/h
2.	Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 5,534 s
3.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	19	+ 6,236 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 9,174 s
5.	Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 31,970 s
6.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 35,999 s
7.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 52,191 s
8.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 54,267 s
9.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 56,317 s
12.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.00,858 min

Afyonkarahisar (TR): 5. September, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **2. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	34.39,849 min = 56,730 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 4,654 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 8,824 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 28,683 s
5.	Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 34,198 s
6.	Alessandro Lupino (I)	KTM	19	+ 39,772 s
7.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 41,305 s
8.	Kelvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 42,717 s
13.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.04,018 min
14.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	19	+ 1.04,712 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	310 Punkte
2.	Jorge Prado	297
3.	Romain Febvre	293
4.	Antonio Cairoli	284
5.	Jeffrey Herlings	274
6.	Jeremy Seewer	234
7.	Pauls Jonass	200
15.	Henry Jacobi	85
20.	Arnaud Tonus	53
27.	Tom Koch	21

1.	KTM	376 Punkte
2.	Honda	311
3.	Kawasaki	298

MOTOCROSS-GP TÜRKEI / MX2

Afyonkarahisar (TR): 5. September, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 18 Runden à 1,725 km (= 31,050 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.00,016 min = 54,794 km/h
2.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	+ 5,988 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 7,359 s
4.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 16,158 s
5.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 27,478 s
6.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 31,297 s
7.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 34,174 s
8.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 35,151 s
19.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.37,970 min
25.	Lion Florian (D)	KTM	1	+ 17 Runden

Afyonkarahisar (TR): 5. September, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 19 Runden à 1,725 km (= 32,775 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	35.20,827 min = 55,634 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 1,638 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	19	+ 11,439 s
4.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	19	+ 12,624 s
5.	René Hofer (A)	KTM	19	+ 28,479 s
6.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 37,230 s
7.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	19	+ 45,210 s
8.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 54,046 s
9.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 56,764 s
15.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 1.34,671 min

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renault	314 Punkte
2.	Mattia Guadagnini	277
3.	Jago Geerts	262
4.	Jed Beaton	237
5.	Ruben Fernandez	229
6.	Thibault Benistant	228
7.	René Hofer	216
11.	Simon Längenfelder	145
22.	Lion Florian	29
26.	Michael Sandner	12

1.	Yamaha	355 Punkte
2.	KTM	339
3.	Husqvarna	266



Führte die Hausherren zum Sieg: Matteo Cavallo

PAIRAN

Italienisches Doppel

Bei der Enduro-Mannschafts-WM, die vom Volksmund „Sixdays“ genannt wird, holte sich Gastgeber Italien sowohl die begehrte Trophy als auch die Junioren-Trophy. Einzig bei den Damen und den Clubmannschaften musste die große Enduro-Nation zurückstecken.

Von: **Robert Pairan**

Da half den Spaniern nichts, dass Josep Garcia der schnellste Fahrer der Veranstaltung war und schon am ersten Tag die Gesamtführung übernommen hatte. Denn die International Six Days Enduro (ISDE) sind ein Mannschaftswettbewerb, und Garcia hatte zu wenige schnelle Teamkollegen dabei. Als permanenter Top-Fahrer im Enduro-GP fuhr nur noch Jaume Betriu in die Top 10 der Einzelwertung. So profitierte das italienische Trophy-Team von der GP-Erfahrung von E1-Weltmeister Andrea Verona, Davide Guarneri, Thomas Oldrati und Matteo Cavallo.

USA unter Wert geschlagen

Die Gastgeber gingen mit fünf Minuten Vorsprung in den letzten Tag, wo sie im Abschluss-Motocross ihre Klassen nicht mehr gewinnen mussten, um sich letztlich beide Titel zu holen.

Unter Wert geschlagen wurden die USA, die nur Platz 3 hinter Spanien belegten: Schon am ersten Tag hatte Taylor Robert einen heftigen Sturz, der ihn erst einmal einbremste.

Dass es die Konkurrenz den Italienern leicht gemacht hat, wäre zu vermuten, da sowohl der doppelte Titelverteidiger Australien wegen der unplanbaren Pandemieentwicklung nicht am Start war als auch England auf eine Trophy-Mannschaft verzichtete, nachdem beide Weltmeister, Steve Holcombe und Brad Freeman, auf den Start verzichteten. Für die beiden Beta-Werksfahrer ist der WM-Titel zu wichtig, als sich dem Verletzungsrisiko einer Sechstagesfahrt auszusetzen.

Ein Verletzungsrisiko, das die deutsche Trophy ereilte: Ihr schnellster Fahrer Davide von Zitzewitz stürzte am fünften Tag in der letzten Prüfung im dichten Staub eines anderen Fahrers und brach sich den rechten Arm. Damit muss er auch die weitere Saison in der DM und der Europameisterschaft vorzeitig beenden. Mit Eddi Hübner, Yanik Spachmüller und Tim Apolle erreichte das Team noch Gesamtrang 10 der insgesamt 20 Mannschaften.

Ohne Erfahrung Platz 8

Dabei profitierte es aber auch davon, dass Frankreich am gleichen Tag ebenfalls nach Stürzen gleichzeitig zwei Fahrer verloren hatte und deshalb hinter Deutschland abrutschte.

Ähnlich wie bei den Trophy-Mannschaften lief es auch bei den Junior-Trophys: Vom Start weg übernahm Italien die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht mehr her. Die USA hatten sich auf den zweiten Rang vorgekämpft, doch sie verloren am fünften Tag Austin Walton, der nach einem Sturz nicht mehr weiterfahren konnte. Da es bei den Junior-Teams kein Streichergebnis in der Mannschaft gibt, rutschten die USA zurück.

Das deutsche Team kam auf den achten Platz. Alle drei Fahrer bestritten erstmals die Sixdays, kamen aber trotzdem sicher und ohne Zeitprobleme ins Ziel. „Ich hatte es mir schwerer vorgestellt“, meinte Florian Görner, der beste der deutschen Junioren. Die Strecke hatte keine technisch extremen Geländeschwierigkeiten, war aber nicht zuletzt durch die Hitze sehr zermürbend und anstrengend. Der knüppelharte Untergrund in den Sonderprüfungen mit viel Staub und viele Kilometer mit steinigen Bachbetten forderten die Kondition und Ausdauer der Fahrer, zumal die meisten Strecken an fast allen Tagen genutzt wurden und deshalb entsprechend ausgefahren waren.

Bei den Damen konnten die USA mit deutlichem Vorsprung ihren Titel verteidigen. Das deutsche Team mit den lupenreinen Amateurinnen kam auf Platz 6. Es profitierte am letzten Tag noch davon, dass auf dem Weg zum Abschluss-Motocross bei gleich zwei Damen des französischen Teams die Motoren ihrer Motorräder vorzeitig den Dienst versagten. ■

ISDE RIVANAZZANO TERME – TROPHY

	Team	Zeit/Rückstand
1.	**Italien:** Andrea Verona, Davide Guarneri, Matteo Cavallo, Thomas Oldrati	12:55.23,02 h
2.	**Spanien:** Jaume Betriu, Josep Garcia, Marc Sans, Cristobal Guerrero	+ 4.41,46 min
3.	**USA:** Jonathan Girroir, Taylor Robert, Layne Michael, Ryan Sipes	+ 7.59,25 min
4.	**Schweden:** Albin Elowson, Rikard Hansson, Mikael Persson, A. Lundgren	+ 12.38,21 min
5.	**Portugal:** Diogo Ventura, Ruio Gonçalves, Gonçalo Reis, Luis Oliveira	+ 36.40,60 min
6.	**Tschechien:** Krystof Kouble, Jaromir Romancik, Jiri Hadek, Adolf Zivny	+ 37.42,28 min
7.	**Kanada:** Philippe Chaine, Kade Tinkler-Walker, Tyler Medaglia, Jared Stock	+ 42.43,94 min
8.	**Brasilien:** Bruno Crivilin, Vinicius Calafati, Patrick Capila, Gustavo Pellin	+ 50.19,83 min
10.	**Deutschland:** D. v. Zitzewitz, Y. Spachmüller, Edward Hübner, Tim Apolle	+ 51.38,39 min
13.	**Österreich:** M. Hirschmugl, W. Feichtinger, Mich. Feichtinger, B. Schopf	+ 1:02.58,58 h
17.	**Schweiz:** Kelien Michaud, A. Vaudan, H. Kilchenmann, U. Ackermann	+ 1:37.04,59 h

ISDE RIVANAZZANO TERME – JUNIOR-TROPHY

	Team	Zeit/Rückstand
1.	**Italien:** Lorenzo Macoritto, Manolo Morettini, Matteo Pavoni	13:09.35,91 h
2.	**Frankreich:** Luc Fargier, Léo Le Quéré, Antoine Criq	+ 8.31,21 min
3.	**Schweden:** Oskar Ljungstrom, Albin Norrbin, Max Ahlin	+ 9.53,45 min
4.	**Chile:** Teloy de Gavardo, Agustin Cortez, Jeremias Schiele	+ 52.28,13 min
5.	**Tschechien:** Matej Skuta, Matyas Chlum, Robert Friedrich	+ 57.52,82 min
6.	**Norwegen:** Herman Ask, Hakon Nohr, Kevin Burud	+ 1:03.50,57 h
7.	**Niederlande:** Mike Bokslag, Jarno Zandbergen, Marc Zomer	+ 1:17.21,50 h
8.	**Deutschland:** Florian Görner, Oskar Wolff, Felix Hail	+ 1:20.36,67 h
9.	**Belgien:** Henson Lievens, Dante Nijs, Mika Vanderheyden	+ 1:23.53,53 h
13.	**Schweiz:** Jerome Müller, Steve Erzer, Loris Gailland	+ 8:46.10,39 h

EINZELWERTUNG

1.	Josep Garcia (E), KTM	4:14.16,07 h
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+ 1.56,45 min
3.	Mikael Persson (S), KTM	+ 3.30,60min
4.	Matteo Cavallo (I), TM	+ 4.54,50 min
5.	Taylor Robert (USA), KTM	+ 5.01,16 min
6.	Matteo Pavoni (I), TM	+6.02,88min
7.	Jaume Betriu (E), KTM	+ 6.29,84 min
8.	Lorenzo Macoritto (I), TM	+ 6.34,39 min
43.	Bernhard Schopf (A), KTM	+ 18.44,19 min
46.	Edward Hübner (D), KTM	+19.35,43 min



PAIRAN

Bester Deutscher: Eddi Hübner

ADAC MX Masters Fürstlich Drehna

Vorteil Jordi Tixier

Jordi Tixier gewann das Masters-Rennen in Fürstlich Drehna und hat sich damit für das Finale in Reutlingen einen Neun-Punkte-Vorsprung auf Cyril Genot aufgebaut. Die Rückkehr des verletzten Max Nagl (3.) kam zu spät.

Von: **Thorsten Horn und Thomas Schiffner**

Am Sonntag wurde die behördlich genehmigte Zahl von 6000 Fans voll ausgeschöpft. Sie sahen, wie der Weilheimer Max Nagl den zweiten Masters-Lauf vor dem Meisterschaftsführenden Jordi Tixier sowie Cyril Genot gewann. Nagl hatte das dritte Rennen in Dreetz wegen einer Trainingsverletzung verpasst. Bereits am Samstag verlor er im ersten Lauf seine „Rest-Chance" auf den Titel, als er zu Rennbeginn mit Stefan Ekerold kollidierte und sich vom Ende des Feldes nur noch auf P9 vorkämpfen konnte.



HORN

Jetzt Top-Favorit: Jordi Tixier

Das dritte Rennen gewann Tom Koch vor Nagl und Tixier. In der Gesamtwertung aller drei Rennen hatte somit der Lauf-Sieger vom Samstag, Jordi Tixier, die Nase vor Genot und Nagl. Tom Koch verpasste das Podium als Vierter nur um einen Punkt.

Trotz des sportlichen Dämpfers sah Max Nagl das Positive: „Es hat so Spaß gemacht, hier zu fahren. Hier war wieder ein richtig volles Haus, wie früher. Das war so geil, weil die Fans so gut mitgegangen sind."

Am kommenden Wochenende in Reutlingen wird ein Duell zwischen Ex-Weltmeister Tixier und dem Belgier Cyril Genot den Master-Titel 2021 entscheiden. Tom Koch hat nur noch theoretische Chancen. ■

MOTOCROSS MX MASTERS

Fürstlich Drehna (D): 4./5. Sept.

1.	Jordi Tixier (F), KTM	1-2-3
2.	Cyril Genot (B), KTM	2-3-4
3.	Max Nagl (D), Husqvarna	9-1-2
4.	Tom Koch (D), KTM	3-8-1
5.	Jeremy Delincé (B),Honda	4-6-12
6.	Toms Macuks (LV), KTM	12-5-5
7.	Stefan Ekerold (D), Husqvarna	10-7-6
8.	Gert Krestinov (EST), Honda	5-9-13
9.	B. Boegh Damm (DK), KTM	8-13-9
10.	L. van Berkel (NL), Honda	7-12-11

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 4 von 5 Läufen

1.	Jordi Tixier	221 Punkte
2.	Cyril Genot	212
3.	Tom Koch	204
4.	Max Nagl	181
5.	Jeremy Delincé	157
6.	Stefan Ekerold	153
7.	Gert Krestinov	122
8.	Toms Macuks	110
9.	Mike Stender	110
10.	Tim Koch	107

NACHRICHTEN

BLÖDORN IM U21-FINALE

Den ersten Lauf zur U21-Speedway-WM in Stralsund gewann der Däne Mads Hansen im Finallauf vor den Polen Jakub Miskowiak und Wiktor Lampart. Eine ganz starke Leistung zeigte der 17-jährige Norick Blödorn: Er fuhr im Halbfinale auf Platz 2 und wurde im Finale Vierter. Lukas Baumann, der an allen Finals teilnimmt, kam auf Rang 11.

LANDSHUT IM PLAY-OFF

Die Landshut Devils gewannen im ersten Play-off-Rennen der 2. polnischen Speedway-Liga gegen Rawicz zu Hause überlegen mit 60:30. Wenn die Bayern auch im Rückkampf bestehen, ziehen sie in das Play-off-Finale ein.

SUPERCROSS DORTMUND WIEDER ABGESAGT

Der ADAC Westfalen hat das Anfang 2022 geplante Supercross Dortmund bereits jetzt abgesagt. Dies sei wegen der Corona-Pandemie „alternativlos". Damit ist die erste Motorsportveranstaltung im dritten Pandemiejahr abgesagt.

Supermoto-WM Sestriere

Punktepolster für das Finale

In Sestriere könnte Marc-Reiner Schmidt der entscheidende Punch gelungen sein. Weil er trotz vorangegangener Corona-Erkrankung alle drei Läufe gewinnen konnte, geht er mit 17 Punkten Vorsprung auf Titelverteidiger Thomas Chareyre ins Finale.

Von: **Thomas Schiffner**

Bei allen berechtigten Lobeshymnen auf „MRS", den 25-jährigen Bodensee-Schwaben, der auf Platz 1 der Supermoto-WM steht, geht die erstaunliche Leistungskonstanz des zweiten Deutschsprachigen derzeit fast unter: Lukas Höllbacher konnte auch in Sestriere mit zwei Top-3-Plätzen seinen dritten WM-Rang untermauern, den er schon fast sicher hat. Im zweiten Lauf führte der Österreicher sogar, fiel aber auf P5 und dann auf den sechsten Platz zurück.

In den Straßen von Sestriere ließ Marc-Reiner Schmidt seinem TM-Markenkollegen und Widersacher, Multi-Weltmeister Thomas Chareyre keine Chance. Er gewann alle drei Läufe vor dem Franzosen: „Ich habe extra den DM-Lauf in Oschersleben ausgelassen und bin zum Höhentraining in die Alpen gefahren. Das hat sich ausgezahlt."

Sestriere liegt 2035 Meter über dem Meeresspiegel, und Schmidt konnte sich nach überstandener Corona-Erkrankung in der Höhe gut akklimatisieren.

Chareyre war über den Straßenkurs nicht begeistert: „Sicher war das das schlechteste Rennen in Sachen Sicherheit in meiner Karriere. Ich bin das Wochenende mit 80 Prozent meiner Fähigkeiten mit einem Damoklesschwert über mir gefahren."

Schmidt sah das anders: „Dem Tom haben die Verhältnisse nicht gepasst. Das Rennen am Samstagabend war im Regen. Das ist nicht seine Welt. Aber so ein Straßenrennen wie in Sestriere, das ist es, wo Supermoto eigentlich herkommt."

Am 16./17. Oktober steigt der Showdown in Castelletto di Branduzzo. Schmidt hat 17 Punkte Vorsprung für seinen ersten Titel zu verteidigen. ■

SUPERMOTO-WM

Sestriere (I): 4./5. September

1.	Marc-R. Schmidt (D), KTM	1-1-1
2.	Thomas Chareyre (F), KTM	2-2-2
3.	Lukas Höllbacher(A),KTM	3-6-3
4.	Elia Sammartin (I), KTM	4-4-5
5.	Milan Sitniansky(CZ),Honda	6-3-6
6.	Mickael Amodeo (I), Yamaha	5-8-4
7.	Diego Monticelli (I), KTM	7-7-7
8.	Matteo Medizza (I), Honda	11-5-8
9.	Michael Vertemati (I), Vertem.	8-14-10
10.	Daniele Di Cicco (I), Honda	10-9-9

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 4 von 5 Läufen

1.	Marc-Reiner Schmidt	297 Punkte
2.	Thomas Chareyre	280
3.	Lukas Höllbacher	253
4.	Milan Sitniansky	202
5.	Elia Sammartin	194
6.	Diego Monticelli	185
7.	Daniele Di Cicco	138
8.	Patrick Pals	133
9.	Mickael Amodeo	117
10.	Alberto Moseriti	117



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin





DB11 V8 Volante, Neuwagen, 100 km, Silver Birch Provenance (Q-Special), Leder Obsidian Black, Vollausstattung, UPE 230.322,-; Verbr. l/100 km: 8,3 außero., 14,4 innero., 10,6 komb., CO2 257 g/km. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

Corvette



Z06 Coupé 6.2, 27000 km, 485 kW (659 PS), rot, Automatik, Targa, Carbon Fiber Ausst., LM 20 Zoll, Targadach, Competition Sportsitze, 89.900,- € (MwSt. awb.). Autohaus Vennemann GmbH & Co.KG, Bielefelder Str. 53-61, 49176 Hilter, Tel. 05424/23210, r.sandmann@vennemann.fsoc.de, www.ford-vennemann-hilter.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57147

Ferrari



1987-92 Ferrari F40, ohne Aktivfahrwerk, EU-Version … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lotus



Der neue Lotus Emira ab sofort bei Jacobs Sportscars GmbH vorbestellbar. info@jacobs-sportscars.de, T. 02403/748820 H

Maserati



Maserati GranTurismo Sport, 06/12, Scheckheft, 35000 km, Preis 62.500,- €. Tel. 0171/3710578

Matra



Talbot Matra Murena 2.2 S mit F3 Umbau, Bj. 11/1984, 49700 km, 127 kW (173 PS), rot. Viele Verschleißteile inklusive Motor, Getriebe und Frontscheibe sind neuwertig. Wertgutachten des Fahrzeugs mit Umbau von 1986: ca. 60.000,- €. Einmaliges Unikat und ein echtes Sammlerfahrzeug. VB 46.000,- €. 89257 Illertissen, Tel. 07303/2222

mehr: motor-klassik.de Nr. 57165

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57162

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



AMG GT C Roadster, Designo, MB Gar. orig. 13000 km, EZ 05/2018, Sammlerst., MB Scheckh., 132.900,- €. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57163



E 400 d 4MATIC AMG/LED/Headup/SHD/DAB, EZ 10/2018, 66600 km, 250 kW (340 PS), obsidianschwarz, Navi, SD, SHZ, NR-Fzg., 45.700,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57172



C 63 AMG S Coupé Drivers.P/Pano/Comand, EZ 01/2019, 40100 km, 375 kW (510 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi, SD, SHZ, NR-Fzg., 74.800,- €. Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57173



A 200 7G-DCT AMG Line, EZ 01/2021, 17336 km, 120 kW (163 PS), polarweiß, Navi + PANO + High-End + LED u.v.m., 36.990,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 101+110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57177

Morgan



Aero/Plus 8 mit BMW-Motor gesucht. www.springbok.de, Tel. 0171/4167106 H

Porsche



2006 Porsche Carrera GT, erst 9.746 km, deutsches Fahrzeug € 769.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

Renn/Rallye





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Renntransporter



MAN Ex-Bücherbus, Topzust., EZ 1993, 117000 km, 300 PS, ideal hist. Motorsport, WoMo, Promotion, 29.500,- €. 0172/8417317



Smart

www.berlin-tuning.com H



Toyota



MR2 Targa Originalzustand, 7126 km, 115 kW (156 PS), rot, Preis auf Anfrage. 50226 Frechen, Tel. 02234/31757

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57152



Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H





Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8-18 Uhr, Fr. von 8-16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 39/21

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



PORSCHE

Elektrisierend? Porsche präsentierte auf der IAA in München die Elektro-Rennwagen-Konzeptstudie Mission R

Ein Trauerspiel

Formel-1-GP in Spa
MSa 38/2021

Also fürs Wetter kann ja keiner was. Und dass es unfahrbar war, haben wohl die meisten eingesehen. Schade natürlich für die Fans, die bei dem Sauwetter so lange durchgehalten haben. Aber einen Sieger für drei Runden hinter dem Safety Car??? Es wäre doch wohl wesentlich weniger lächerlich, zu sagen: „Sorry, hat keinen Sinn." Da bleibe ich für die Zukunft besser bei der MotoGP!

Harald Böhn
D-67069 Ludwigshafen

Ich bin schon etwas älter und kenne noch Zeiten, wo Rennen, sogar die Formel 1, im Regen gefahren wurden! Es darf nicht sein, dass Zuschauer, die teilweise sehr viel Geld für ein Rennen bezahlt haben, über Stunden hingehalten und „verarscht" werden. Natürlich geht die Sicherheit aller Beteiligten vor. Aber man hätte den Versuch, das Rennen für eine Stunde freizugeben, auch im Sinne der Zuschauer wagen sollen.

Axel Weber
D-40885 Ratingen

Wir saßen in der Jacky Ickx Corner, Turn 9 oder auch Speed Corner, und konnten sehen, dass um 18.17 Uhr ein kurzes Fenster vom Regen frei war. Aber gleich in der ersten Runde war uns klar, das da nix mehr weitergehen wird. Das hätte die Rennleitung aber auch sehen müssen, anstatt uns über ein Rennen über 60 Minuten zu informieren, von dem von vornherein feststand, dass es nie gestartet werden kann. Es war zwar ein schönes Wochenende trotz Dauerregen, aber das Ende war ein Trauerspiel mit unschönem Ende.

Für das Wetter kann niemand was, aber die Hinhaltetaktik mit dem Wissen, dass kein Rennen gefahren werden kann – das war nicht gerade etwas, womit sich FIA und FOM mit Ruhm bekleckert haben. Dafür gab es ein tolles Rennen mit viel Spannung in der W-Series, über deren Berichterstattung in MSa (Achtung, Ironie!) ich mich in den letzten Wochen wirklich sehr gefreut habe.

Peter Berger
D-61191 Rosbach

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

20. September: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
29. September: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorrad)
1. Oktober: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
12. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)



Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 10. September

11.15	Formel 2 Monza, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.15	Formel 1 Monza, 1. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
16.45	Formel 2 Monza, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
17.30	Formel 1 Monza, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 17.55	Formel 1 Monza, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
Samstag, 11. September		
08.40	Formel 2 Monza, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Formel 1 Monza, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
ab 12.25	Mot.-WM Aragón, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV
14.35	Formel 2 Monza, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
16.00	Formel 1 Monza, Sprintrennen **LIVE**	Sky F1*/SRF info
16.00	GT Masters Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
16.15	Formel 1 Monza, Sprintrennen **LIVE**	ORF 1
18.10	Porsche Supercup Monza, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
19.45	Speedway-WM, Vojens **LIVE**	Sport 1+*
Sonntag, 12. September		
01.00	NASCAR Cup Series, Richmond **LIVE**	Sport 1+*
10.15	Formel 2 Monza, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.20	Moto3-WM Aragón, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 11.45	Supercup Monza, 1. (A.) & 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
12.00	GT Masters Lausitzring, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
12.05	Moto2-WM Aragón, Rennen **LIVE**	SRF 2
12.20	Moto2-WM Aragón, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.20	Porsche Supercup Monza, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.30	Formel 1 Monza, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.40	Formel 1 Monza, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
13.50	MotoGP Aragón, Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	Formel 1 Monza, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL
14.00	MotoGP Aragón, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.50	Formel 1 Monza, Rennen **LIVE**	SRF 2
15.15	Rallye-WM Akropolis, Power Stage **LIVE**	Servus TV
18.10	Formel 1 Monza, Rennen (Zus.)	Servus TV A**
21.00	IndyCar Series, Portland **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.00	Rallye-WM Akropolis, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Freitag, 10. September

ab 09.00	Motorrad-WM Aragón, alle FP1 **LIVE**	servus.com
ab 14.15	Motorrad-WM Aragón, alle FP2 **LIVE**	servus.com
21.00	Rallye-WM Akropolis, 1. & 2. Tag (Zus.)	redbull.tv
Samstag, 11. September		
ab 08.15	NLS 7. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	vln.de
ab 09.00	Motorrad-WM Aragón, alle FP3 **LIVE**	servus.com
ca. 13.15	Truck-EM Zolder, 1. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
ca. 13.30	TCR Germany Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	nitro-tv.de
ca. 16.05	Truck-EM Zolder, 2. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
16.20	Rookies Cup Aragón, 1. Rennen **LIVE**	redbull.tv
21.00	Rallye-WM Akropolis, 3. Tag (Zus.)	redbull.tv
Sonntag, 12. September		
06.00	Super GT Sugo, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 13.20	Truck-EM Zolder, 3. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
ca. 14.00	TCR Germany Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	nitro-tv.de
15.20	Rookies Cup Aragón, 2. Rennen **LIVE**	redbull.tv
ca. 15.55	Truck-EM Zolder, 4. Rennen **LIVE**	fiaetrc.com
21.00	Rallye-WM Akropolis, 4. Tag (Zus.)	redbull.tv

*kostenpflichtig ** nur Österreich

Vorschau



WILHELM

Formel 1 Monza: Schafft Max Verstappen den dritten Sieg in Folge?



MOTOGP

MotoGP Aragón: Die Quartararo-Gegner müssen in Spanien aufschließen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

09.–12.09.	Rallye-WM, Akropolis-Rallye	GR
11.09.	Dt. Rallye-Meisterschaft, Süderbrarup	D
11.09.	NASCAR Xfinity/Cup, Richmond	USA
11.09.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 7. Lauf (6h)	D
11./12.09.	Truck-Europameisterschaft, Zolder	B
11./12.09.	ADAC GT Masters/TCR Germany, Lausitzring	D
12.09.	Formel 1/F2, Monza	I
12.09.	IndyCar Series, Portland	USA
12.09.	IMSA-Sportwagen, Monterey (Laguna Seca)	USA
12.09.	Super GT, Sportsland Sugo	J

Motorrad

08.09.	Motocross-WM, Afyonkarahisar	TR
10.09.	Speedway-U21-Team-WM-Finale, Bydgoszcz	PL
10.09.	Speedway Team Cup, Cloppenburg	D
11.09.	Speedway-GP, Vojens	DK
11.09.	Enduro-DM, Rehna	D
11.09.	Langbahn-DM, Vechta	D
11./12.09.	Hard-Enduro-WM, HERO Challenge	PL
11./12.09.	Trial-WM, Baiona	E
11./12.09.	Supermoto-DM, St. Wendel	D
11./12.09.	Hockenheim Classics, Hockenheim (+ Auto)	D
12.09.	Motorrad-WM, Aragón	E
12.09.	Speedway Team Cup, Güstrow	D



HOCKENHEIM
SPA
68766
GRÜSSE AUS
HOCKENHEIM
sport auto
Supertest Hyundai i20 N Performance
MCLAREN GT · FERRARI ROMA · PORSCHE 911 TURBO S
Die ultimativen GT-Sportwagen
GIGANTEN IM VERGLEICH
Reportage
E-FUELS IM MOTORSPORT
Schon gefahren: Vantage F1 Edition
Aston Martin neuer Porsche-Gegner?
Toyota-Sieg beim 24h-Rennen in Le Mans
Dieser Erfolg hing am seidenen Faden!
Cabrio-Duell: BMW M440i vs. Audi S5
Welcher Open-Air-Held bietet mehr?
640-PS-BRENNER Porsche Cayenne Turbo GT
SUV-TEST: FAHRSPASS TROTZ GEWICHT?
Volvo, Aston Martin, Dodge, AMG, Cupra im Vergleich
GEBRAUCHTE Abarth 124 und Subaru BRZ
TEST THE BEST: BEI SPORT AUTO WERDEN SPORTLICHE AUTOS AUF HERZ UND NIEREN GETESTET, IM ALLTAG WIE AUF DER RENNSTRECKE. DIE DYNAMIK STEHT IM VORDERGRUND. DIE SCHNELLE RUNDE AUF ZEIT IN HOCKENHEIM PACKT DAS POTENZIAL VON SPORTWAGEN IN EINE AUSSAGEKRÄFTIGE CHIFFRE: NUR DIE RUNDENZEIT KLÄRT DAS RANKING.
SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de